Russia, Gosudarstvennyi Sovet

Obzor deiatel'nosti vtorogo departamenta

DUKE
UNIVERSITY

LIBRARY

ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

ВТОРАГО ДЕПАРТАМЕНТА

ГОСУДАРСТВЕННАГО СОВѢТА

ПО РАЗСМОТРѢНІЮ

ДѢЛЪ О ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ

за время съ 1906 по 1913 годъ.

Составленъ Государственною Канцеляріею.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Государственная Типографія.
1914.

Russia. Gosudarstvennaya kantseliariya
Obzor dieiatelnosti Vtorago
departamenta

ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

ВТОРАГО ДЕПАРТАМЕНТА

ГОСУДАРСТВЕННАГО СОВѢТА

ПО РАЗСМОТРѢНІЮ

ДѢЛЪ О ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ

за время съ 1906 по 1913 годъ.

Составленъ Государственною Канцеляріею.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Государственная Типографія.
1914.

385.0947
R969o

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

Предисловіе . . . . . 5—16

Дѣла о постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій акціонерными обществами . . . . . 17—259

Дѣла о постройкѣ желѣзнодорожныхъ вѣтвей на началѣ возврата строительной ихъ стоимости изъ провозныхъ платъ . . . . . 260—275

Дѣла о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на собственныя средства предпринимателей . . . . . 276—279

Дѣла объ увеличеніи капиталовъ и измѣненіи уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а также объ увеличеніи строительной стоимости отдѣльныхъ линій. 280—291

Дѣла объ отдаленіи сроковъ реализаціи капиталовъ, постройки дорогъ и открытія правильнаго на нихъ движенія . . . . . 292—295

Дѣла по возраженіямъ правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги на распоряженія подлежащихъ Министровъ . . . . . 296—302

Дѣла о ликвидаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій . . . . . 303—310

Перечень желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенныхъ къ сооруженію на основаніи Высочайше утвержденныхъ положеній Втораго Департамента Государственнаго Совѣта за время съ 1906 по 1913 годъ . . . . . 311—322

Распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенныхъ къ сооруженію на основаніи Высочайше утвержденныхъ положеній Втораго Департамента Государственнаго Совѣта за время съ 1906 по 1913 годъ,— по районамъ и губерніямъ . . . . . 323—332

Алфавитный указатель . . . . . 333—337

Карта Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913 года.

Digitized by the Internet Archive
in 2021 with funding from
Duke University Libraries

https://archive.org/details/obzordieiatelnos01russ

Высочайше утвержденнымъ 24 Апрѣля 1906 года учрежденіемъ Государственнаго Совѣта, къ вѣдѣнію вновь образованнаго въ составѣ Совѣта Втораго Департамента, между прочимъ, отнесены дѣла о разрѣшеніи постройки частныхъ желѣзныхъ дорогъ, если не требуется ассигнованія средствъ изъ казны, а равно дѣла объ устройствѣ подъѣздныхъ путей въ тѣхъ случаяхъ, когда для сего требуется Высочайшее разрѣшеніе.

Начавшись въ томъ же 1906 году, дѣятельность Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по разсмотрѣнію указаннаго рода дѣлъ, вносимыхъ на его обсужденіе подлежащими Министрами, послѣдовательно съ тѣхъ поръ развивалась и достигла за истекшія семь лѣтъ довольно значительнаго объема. Въ виду этого общій обзоръ дѣятельности названнаго Департамента въ области частнаго желѣзнодорожнаго строительства долженъ, казалось бы, представить извѣстный интересъ, тѣмъ болѣе, что дѣло расширенія и улучшенія нашей рельсовой сѣти нынѣ является въ сознаніи какъ правительственной власти, такъ и общественныхъ круговъ, вопросомъ первостепенной государственной важности.

Не останавливаясь здѣсь на исторіи возникновенія и постепеннаго развитія желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи въ теченіе второй половины XIX-го вѣка, слѣдуетъ лишь отмѣтить, что къ началу нынѣшняго столѣтія отечество наше оказалось, не смотря на покрывавшую Европейскую Россію рельсовую сѣть и на прорѣзывающую Сибирь желѣзную дорогу, далеко еще недостаточно оборудованнымъ усовершенствованными путями сообщенія.

На важное для государства значеніе желѣзныхъ дорогъ особое вниманіе обратило въ то время Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе о нуждахъ

сельскохозяйственной промышленности, при обсужденіи имъ въ Мартѣ 1903 года вопроса объ улучшеніи организаціи хлѣбной торговли.

Признавая, что крупнымъ тормазомъ правильной хлѣбной торговли, вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими недостатками и неисправностями желѣзнодорожнаго транспорта, являются повторяющіяся періодически на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ залежи хлѣбныхъ грузовъ, Особое Совѣщаніе, при выясненіи причинъ, вызывающихъ эти залежи, и мѣръ къ ихъ устраненію, усмотрѣло, что существующая русская желѣзнодорожная сѣть не соотвѣтствуетъ ни по протяженію рельсовыхъ линій, ни по ихъ конфигураціи тѣмъ интенсивнымъ требованіямъ, которыя предъявляются къ ней во время хлѣбной кампаніи.

Далеко отставая отъ всѣхъ культурныхъ государствъ Западной Европы и Америки по среднему своему протяженію на единицу площади или населенія, наша желѣзнодорожная сѣть, по указанію Особаго Совѣщанія, занимаетъ въ то же время одно изъ первыхъ мѣстъ по средней работѣ на версту пути, и впереди ея въ этомъ отношеніи стоитъ лишь одна Великобританія. При этомъ, напряженность работы нашихъ желѣзныхъ дорогъ проявляетъ наклонность къ постоянному возрастанію, каковое явленіе объясняется тѣмъ, что ростъ грузового движенія происходитъ быстрѣе, нежели увеличеніе сѣти; именно, въ 1880 году, при протяженіи сѣти въ 21 тысячу верстъ, годовая работа сѣти составляла 454 милліарда пудоверстъ, тогда какъ въ 1900 году, при увеличеніи сѣти до 41 тысячи верстъ, т. е. вдвое, годовая работа сѣти достигла 2.080 милліардовъ пудоверстъ, т. е. увеличилась почти въ 5 разъ.

Выяснивъ такимъ образомъ, что напряженность работы нашихъ желѣзныхъ дорогъ превышаетъ нормальную, и сопоставляя это обстоятельство съ періодически повторяющимися задержками въ перевозкахъ, Совѣщаніе находило, что на первомъ мѣстѣ среди нуждъ

нашего сельскаго хозяйства въ отношеніи организаціи желѣзнодорожныхъ перевозокъ должна быть поставлена необходимость дальнѣйшаго усиленія нашего желѣзнодорожнаго аппарата.

Въ виду сего Особое Совѣщаніе пришло, между прочимъ, къ заключенію, что въ общихъ интересахъ сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли необходимо усиленіе желѣзнодорожной сѣти какъ въ направленіи расширенія ея путемъ сооруженія новыхъ линій, такъ и развитіемъ ея провозоспособности посредствомъ проведенія вторыхъ путей.

Изложенное заключеніе Особаго Совѣщанія удостоилось въ 16 день Мая 1903 года Высочайшаго Его Императорскаго Величества утвержденія.

Однако, въ Августѣ того же года, по соображеніямъ финансоваго свойства, воспослѣдовало Высочайшее предуказаніе относительно сокращенія съ 1905 года расходовъ на казенное желѣзнодорожное строительство въ сравненіи съ ассигнованіями на сей предметъ въ 1903 и 1904 годахъ. А именно, въ засѣданіи, состоявшемся 13 Августа 1903 года въ Петергофѣ подъ Августѣйшимъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Величества Государя Императора по вопросу о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, было доложено, что для окончанія казною уже начатыхъ желѣзныхъ дорогъ по росписи чрезвычайныхъ расходовъ 1904 года потребуется около 120 милліоновъ рублей и по росписи 1905 года около 52 милліоновъ рублей, причемъ въ предшествовавшіе годы на этотъ предметъ было ассигновано: въ 1902 году—162 милліона рублей и въ 1903 году — 165 милліоновъ рублей.

Выслушавъ мнѣніе присутствовавшихъ по поводу представленной справки о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, выдвинутыхъ на очередь въ послѣдніе годы, Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ:

Повести строительство желѣзныхъ дорогъ казною такимъ образомъ, чтобы расходъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ по росписи 1904 года не превзошелъ расхода 1903 года, а засимъ въ послѣдующіе годы нѣсколько сократить расходы на сей предметъ.

Журналъ означеннаго засѣданія удостоился Высочайшаго утвержденія 16 Августа 1903 года.

Далѣе, въ виду возникшей въ 1904 году войны съ Японіею и связанныхъ съ нею значительныхъ жертвъ государственнаго казначейства, нельзя было не предвидѣть, что въ ближайшіе годы окажется необходимымъ еще больше сократить ассигнованія на постройку новыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

При такихъ обстоятельствахъ и въ виду несомнѣнной потребности въ широкомъ и быстромъ развитіи нашей рельсовой сѣти, самъ собою возникъ вопросъ о настоятельной необходимости поощренія въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства частной предпріимчивости.

Однако, опытъ послѣднихъ лѣтъ, именно съ конца девятидесятыхъ годовъ, показывалъ, что разрѣшенныя за этотъ періодъ времени къ образованію новыя частныя желѣзнодорожныя предпріятія въ большинствѣ случаевъ или вовсе не осуществлялись (причемъ, къ числу таковыхъ относятся даже такія безспорно обѣщавшія быть доходными линіи, какъ дороги: Томашевская, Руднично-Лозовская, Скадовская и друг.), или, если въ единичныхъ случаяхъ и осуществились, то не могли окрѣпнуть безъ существенной со стороны Правительства поддержки, какъ, напримѣръ, Первое общество подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи [1]).

---

[1]) За время съ 1900 по 1905 годы Особымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта разрѣшены къ постройкѣ 35 желѣзнодорожныхъ линій, причемъ было приступлено къ сооруженію только 15 изъ нихъ.

Войдя въ ближайшее обсужденіе причинъ этого явленія, Министръ Финансовъ призналъ необходимымъ выработать извѣстныя мѣры, которыя могли бы быть приняты къ устраненію означенныхъ причинъ въ будущемъ, а равно выяснить тѣ пособія и льготы, которыя могли бы быть допускаемы вообще въ цѣляхъ поощренія дальнѣйшаго развитія у насъ частнаго желѣзнодорожнаго строительства. При этомъ Статсъ-Секретарь Коковцовъ считалъ неизбѣжнымъ отступить отъ примѣнявшагося въ послѣднее время начала негарантированія Правительствомъ доходности облигаціонныхъ капиталовъ вновь образуемыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ предполагалось допускать начисленіе во время постройки дороги небольшихъ процентовъ на акціи (примѣрно не свыше 3%), а съ момента открытія дороги для правильнаго движенія—пропорціональное дѣленіе чистаго дохода дороги между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами. Въ дальнѣйшемъ предположенія Министра Финансовъ касались предоставленія частнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ еще нѣкоторыхъ менѣе значительныхъ льготъ, причемъ предусматривалась возможность предоставленія ихъ не только въ полномъ объемѣ, но и частично, въ зависимости отъ особыхъ условій постройки и эксплоатаціи каждой изъ проектируемыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Изложенныя предположенія Министра Финансовъ поступили на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, которое, раздѣляя въ общемъ соображенія Министра Финансовъ по настоящему дѣлу, находило, что осуществленіе выработанныхъ имъ мѣръ, клонящихся къ возможному поощренію частной желѣзнодорожной предпріимчивости, отнюдь не знаменуетъ собою возвращенія къ прежнимъ концессіоннымъ порядкамъ, единодушно осужденнымъ въ Царствованіе въ Бозѣ

почившаго Императора Александра III. Отличительную черту концессіонной системы составляла та особенность, что при утвержденіи данной концессіи впередъ опредѣлялась общая сумма строительнаго капитала разрѣшенной линіи; всѣ же сбереженія, которыхъ предпринимателю удавалось достигнуть на этой суммѣ за время сооруженія линіи, шли непосредственно въ его пользу. По принятому же въ настоящее время порядку размѣръ строительнаго капитала опредѣляется расцѣночною вѣдомостью, составляемою на основаніи подробныхъ предварительныхъ изысканій и подлежащею утвержденію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера, причемъ къ реализаціи строительнаго капитала можетъ быть приступлено лишь по утвержденіи указанной расцѣночной вѣдомости, и размѣръ онаго не можетъ превышать опредѣленной въ ней суммы. Этотъ порядокъ предполагалось сохранить и при введеніи въ дѣйствіе выработанныхъ Министромъ Финансовъ мѣръ къ оживленію нашего частнаго желѣзнодорожнаго строительства.

Затѣмъ Соединенное Присутствіе полагало:

Въ цѣляхъ привлеченія частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи:

I. Признать въ принципѣ на будущее время *возможность примѣненія* слѣдующихъ пособій и льготъ для частныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ государственное экономическое значеніе:

1) Дарованіе правительственной гарантіи платежа интереса и погашенія по облигаціямъ и оказаніе другихъ видовъ финансовой поддержки отдѣльнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ.

2) Включеніе въ строительные капиталы вновь сооружаемыхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ умѣренныхъ (не свыше 3%) процентовъ на акціи за время постройки.

3) Со дня открытія новыхъ дорогъ для правильнаго движенія—примѣненіе пропорціональнаго дѣленія

чистаго дохода (т. е. остатка валового дохода за покрытіемъ расходовъ эксплоатаціи) между акціонернымъ и гарантированнымъ облигаціоннымъ капиталами.

4) Ограниченіе участія Правительства въ прибыляхъ вновь возникающихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій нѣкоторою, опредѣляемою въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ уставомъ, частью чистой прибыли свыше 8% на акціонерный капиталъ. Въ связи съ этимъ, въ каждомъ отдѣльномъ уставѣ, равнымъ образомъ, долженъ быть опредѣленъ порядокъ погашенія числящихся за такими обществами долговъ по гарантіи.

5) Удлиненіе срока, съ котораго будетъ наступать право Правительства на выкупъ новыхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, до 25 лѣтъ со дня открытія на нихъ правильнаго движенія.

6) Предоставленіе вновь учреждаемымъ частнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ на время первыхъ пяти лѣтъ эксплоатаціи дороги права, въ случаѣ введенія распоряженіемъ Правительства льготныхъ тарифовъ, на осуществленіе коихъ желѣзная дорога не изъявила согласія, получать отъ Правительства, въ возмѣщеніе возникающихъ отъ введенія такихъ тарифовъ убытковъ, разницу между платою, разсчитанною по дѣйствующему коммерческому тарифу, и платою по введенному льготному.

7) Признаніе за частными желѣзными дорогами права на полученіе отъ Правительства вознагражденія за устройства и приспособленія, произведенныя на дорогѣ по требованію того или иного вѣдомства, но не вызываемыя потребностями коммерческаго движенія.

8) Предоставленіе вновь учреждаемымъ частнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ права, въ теченіе нѣкотораго, опредѣляемаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ уставомъ, срока, получать отъ Правительства извѣстное вознагражденіе за такія оказываемыя дорогами услуги, какъ перевозка почты, пожарныхъ обо-

зовъ, отведеніе помѣщеній для почты, жандармовъ и т. п.

9) Освобожденіе вновь возникающихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій отъ расходовъ по содержанію инспекціи, контроля, жандармской полиціи и проч.

10) Для дорогъ, имѣющихъ мѣстное значеніе или же сооружаемыхъ на личныя средства предпринимателей безъ выпуска акцій и облигацій,—умѣренныя безпроцентныя правительственныя ссуды на опредѣленныхъ условіяхъ.

Означенное положеніе Соединеннаго Присутствія, Высочайше утвержденное 10 Іюня 1905 года, несомнѣнно оказало значительное вліяніе на дальнѣйшее развитіе у насъ частнаго желѣзнодорожнаго строительства.

Въ 1906 году, въ связи съ преобразованіемъ высшихъ государственныхъ установленій измѣнился, какъ указано выше, и порядокъ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

До этого времени къ дѣламъ по разрѣшенію постройки желѣзныхъ дорогъ примѣнялся порядокъ, установленный пунктомъ 3 статьи 26 Учрежденія Комитета Министровъ (Свод. Зак., т. I, ч. 2, изд. 1892 г.), согласно которому разсмотрѣнію этого Комитета подлежали «представленія и предположенія Министра Путей Сообщенія по разрѣшенію постройки желѣзныхъ дорогъ на основаніи особыхъ по сему предмету правилъ, а также главныя мѣроположенія по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ». При этомъ вопросы, сопряженные съ непосредственнымъ расходованіемъ суммъ изъ государственнаго казначейства, передавались Комитетомъ на разсмотрѣніе Департамента Государственной Экономіи; относительно же прочихъ вопросовъ, возбуждающихъ какое либо сомнѣніе въ ихъ подвѣдомственности, Комитетъ входилъ каждый разъ въ отдѣльное обсужденіе порядка ихъ разсмотрѣнія. Изъятіе изъ этого пра-

вила составляли дѣла объ изготовленіи желѣзнодорожныхъ принадлежностей съ содѣйствіемъ или прямо на счетъ Правительства изъ принадлежащихъ государственному казначейству источниковъ, каковыя дѣла вносились непосредственно на уваженіе Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Въ дополненіе къ сему, въ 1891 году Высочайше повелѣно было принять въ видѣ опыта къ руководству нижеслѣдующія временныя правила: 1) для дѣлъ о сооруженіи и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, непосредственно распоряженіемъ казны, или черезъ отдачу оныхъ частнымъ предпринимателямъ или обществамъ безъ всякаго со стороны казны пособія, пожертвованія или гарантіи, сохраняется существующій нынѣ порядокъ разсмотрѣнія и разрѣшенія; 2) всѣ желѣзнодорожныя дѣла, возникающія отъ отдачи желѣзныхъ дорогъ частнымъ предпринимателямъ или обществамъ, съ правительственною гарантіею, субсидіею или инымъ пожертвованіемъ изъ средствъ казны, разсматриваются въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Комитета Министровъ; 3) сужденіе названнаго Соединеннаго Присутствія и окончательныя заключенія, вмѣстѣ съ проектами условій, уставовъ и т. п., представляются на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе и утвержденіе, и 4) завѣдываніе дѣлами Соединеннаго Присутствія возлагается на Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ, а дѣлопроизводство оныхъ сосредоточивается въ Канцеляріи Комитета Министровъ, на основаніяхъ, опредѣленныхъ въ семъ Учрежденіи.

При обсужденіи въ 1905 году въ Совѣтѣ Министровъ вопроса о предметахъ вѣдомства Государственной Думы и въ частности о томъ, должны ли подлежать ея вѣдѣнію дѣла о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ Министровъ находилъ, что въ разсматриваемомъ вопросѣ надлежитъ различать казен-

ное строительство отъ строительства частнаго, хотя бы и съ правительственною гарантіею.

Будучи связано съ расходованіемъ суммъ казны и входя въ государственную роспись, ассигнованіе средствъ на *казенное желѣзнодорожное строительство* должно было, по мнѣнію Совѣта Министровъ, войти въ кругъ вѣдѣнія Думы. Что же касается *постройки частныхъ желѣзныхъ дорогъ* какъ безъ пособій и льготъ отъ Правительства, такъ и съ извѣстною правительственною гарантіею, то Совѣтъ Министровъ находилъ, что вопросы эти, не вызывая непосредственныхъ затратъ казны (въ приплатахъ по даруемымъ гарантіямъ надобности можетъ не представиться и во всякомъ случаѣ онѣ могутъ быть почитаемы расходомъ возвратнымъ), едва ли подлежатъ, на точномъ основаніи Рескрипта 18 Февраля, отнесенію къ предметамъ, требующимъ разсмотрѣнія Думы.

По изложеннымъ соображеніямъ и разъяснивъ при этомъ, что дарованіе желѣзнодорожнымъ компаніямъ правительственной гарантіи не можетъ, само по себѣ, быть почитаемо въ числѣ условій, требующихъ внесенія дѣла на разсмотрѣніе Думы, Совѣтъ Министровъ призналъ необходимымъ, во избѣжаніе недоразумѣній, указать въ проектѣ Учрежденія Думы, что обсужденію ея подлежатъ дѣла о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны и за ея счетъ (Учрежд., § 35, п. 7).

Затѣмъ, за устраненіемъ изъ компетенціи Комитета Министровъ вопросовъ законодательнаго свойства, Совѣтъ Министровъ въ 1906 году вошелъ въ соображеніе того, какія дѣла Комитета, согласно отдѣлу VI Именного Высочайшаго Указа 20 Февраля 1906 года, возможно было бы передать въ Департаменты Государственнаго Совѣта.

Въ сихъ видахъ Совѣтъ Министровъ прежде всего остановился на отнесенныхъ къ предметамъ вѣдѣнія Комитета Министровъ и Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Госу-

дарственной Экономіи Государственнаго Совѣта дѣлахъ о разрѣшеніи постройки частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

При этомъ Совѣтъ Министровъ разсуждалъ, что издавна установившійся и сохранившійся до настоящаго времени порядокъ разсмотрѣнія дѣлъ желѣзнодорожныхъ въ различныхъ высшихъ государственныхъ установленіяхъ неоднократно вызывалъ замѣчанія относительно разрозненности въ семъ отношеніи дѣйствій Правительства, а потому, казалось бы, всего правильнѣе придти къ выводу о желательности передать эти дѣла въ Департаменты Государственнаго Совѣта, въ видахъ сосредоточенія въ Государственномъ Совѣтѣ высшаго разрѣшенія всѣхъ вопросовъ, до желѣзнодорожнаго строительства относящихся [1]).

Изложенныя предположенія Совѣта Министровъ удостоились Высочайшаго утвержденія и на семъ основаніи, въ силу Высочайшаго Указа Правительствующему Сенату отъ 23 Апрѣля 1906 года, въ Департаменты Государственнаго Совѣта и Особое въ немъ Присутствіе по дѣламъ о принудительномъ отчужденіи недвижимыхъ имуществъ и о вознагражденіи ихъ владѣльцевъ, по принадлежности, переданы дѣла о разрѣшеніи постройки частныхъ желѣзныхъ дорогъ (Учр. Сов. и Ком. Мин., ст. 26 п. 3), а равно, по связи съ оными, дѣла объ избраніи способовъ удовлетворенія Правительства, по его претензіямъ къ желѣзнымъ дорогамъ, принятымъ въ казенное завѣдываніе отъ несостоятельныхъ обществъ (Уст. Желѣзн. Дор., ст. 143), и дѣла о принудительномъ отчужденіи имуществъ для сооруженія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій или подъѣздныхъ путей общаго пользованія (Выс. утв., 5 Мая 1903 г., Мн. Гос. Сов.).

Въ соотвѣтствіи съ симъ статьею 69 Высочайше утвержденнаго 24 Апрѣля 1906 года Учрежде-

---

[1]) Извлеченіе изъ меморіи Совѣта Министровъ 21 Марта 1906 года.

нія Государственнаго Совѣта къ вѣдѣнію Втораго Департамента Государственнаго Совѣта отнесены: дѣла о разрѣшеніи постройки частныхъ желѣзныхъ дорогъ, если не требуется ассигнованія средствъ изъ казны, а равно дѣла объ устройствѣ подъѣздныхъ путей въ тѣхъ случаяхъ, когда для сего требуется Высочайшее разрѣшеніе (Пол. Подъѣздн. Пут., ст. 22 п. 1).

На разсмотрѣніе Втораго Департамента за истекшее съ 1906 года время поступило всего 218 желѣзнодорожныхъ дѣлъ, которыя могутъ быть распредѣлены на слѣдующія группы: а) образованіе новыхъ акціонерныхъ обществъ для сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожныхъ линій, б) предоставленіе существующимъ акціонернымъ обществамъ сооруженія и эксплоатаціи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, в) постройка желѣзнодорожныхъ линій на началѣ возврата строительной ихъ стоимости изъ провозныхъ платъ, г) постройка желѣзнодорожныхъ линій на собственныя средства предпринимателей, д) увеличеніе капиталовъ и измѣненіе уставовъ существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а также увеличеніе строительной стоимости отдѣльныхъ линій, е) отдаленіе сроковъ реализаціи капиталовъ, окончанія постройки дорогъ и открытія правильнаго на нихъ движенія, ж) возраженія правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги противъ распоряженій подлежащихъ Министровъ и з) ликвидація желѣзнодорожныхъ предпріятій.

Свѣдѣнія о дѣлахъ, упомянутыхъ въ пп. а, б, ж и з, приводятся ниже въ порядкѣ ихъ разсмотрѣнія во Второмъ Департаментѣ Государственнаго Совѣта въ видѣ извлеченій изъ подлежащихъ журналовъ и меморій. О дѣлахъ же, указанныхъ въ пп. в, г, д и е, приведенъ, въ виду ихъ однородности, лишь общій перечень.

О возобновленіи дѣйствія устава общества Кахетинской желѣзной дороги.

Въ засѣданіи 12 Іюля 1906 года Второй Департаментъ разсматривалъ представленіе Министра Финансовъ о возобновленіи дѣйствія Высочайше утвержденнаго, 10 Марта 1900 года, устава общества Кахетинской желѣзной дороги. На основаніи этого устава дѣйствительному статскому совѣтнику князю Н. Д. Чавчавадзе и инженеру путей сообщенія К. Н. Симбергу было предоставлено право образованія акціонернаго общества для сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи отъ разъѣзда Верхніе Авчалы, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Ахметы, Телавъ и Сигнахъ до селенія Сакебо, протяженіемъ около 170 верстъ и стоимостью въ 11.282.000 р. дѣйствительныхъ, на слѣдующихъ главнѣйшихъ условіяхъ:

1) срокъ концессіи 60 лѣтъ со дня открытія движенія на дорогѣ;

2) срокъ выкупа 20 лѣтъ съ того же дня;

3) акціонерный капиталъ 2.400.000 рублей;

4) облигаціонный капиталъ (*негарантированный*) 9.600.000 рублей нарицательныхъ;

5) въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ со дня открытія всей Кахетинской желѣзной дороги для движенія Правительство оказываетъ обществу пособіе на слѣдующихъ основаніяхъ.

Въ тѣ годы изъ означенныхъ десяти лѣтъ, когда чистаго дохода Кахетинской желѣзной дороги будетъ недостаточно для оплаты процентовъ интереса и погашенія на облигаціонный капиталъ, обществу выдается отъ Правительства безпроцентная ссуда въ размѣрѣ не-

достающей суммы, но во всякомъ случаѣ не болѣе чистаго дохода, получаемаго Закавказскими желѣзными дорогами отъ перевозки по нимъ въ томъ же году грузовъ, поступившихъ съ Кахетинской желѣзной дороги. Выданныя такимъ образомъ ссуды возвращаются Правительству, по истеченіи первыхъ десяти лѣтъ эксплоатаціи дороги, изъ чистаго дохода предпріятія, причемъ весь остатокъ чистаго дохода, за покрытіемъ срочныхъ платежей по облигаціонному капиталу общества и за отчисленіемъ въ запасный капиталъ, обращается на возмѣщеніе казнѣ выданной обществу ссуды.

Въ обезпеченіе образованія общества учредители должны были, въ теченіе трехъ мѣсяцевъ со дня распубликованія устава, внести въ Государственный Банкъ залогъ въ 30.000 р. Это не было исполнено ими, и залогъ былъ внесенъ значительно позже, именно, вмѣсто 30 Августа 1900 года, лишь 26 Февраля 1901 года. Въ виду указаннаго пропуска срока взноса залога Симбергомъ и княземъ Чавчавадзе были утрачены предоставленныя имъ уставомъ права по образованію общества Кахетинской желѣзной дороги. Однако, по ходатайству сихъ лицъ, Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ было испрошено, черезъ Соединенное Присутстствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Высочайшее соизволеніе на возстановленіе правъ учредителей по образованію общества Кахетинской желѣзной дороги. Высочайшее о семъ повелѣніе послѣдовало 13 Мая 1901 года, причемъ одновременно былъ отдаленъ до 3 Февраля 1902 года срокъ взноса 50% акціонернаго капитала, требуемыхъ для признанія общества состоявшимся.

Послѣ сего срокъ взноса 50% акціонернаго капитала былъ еще два раза отдаляемъ, а именно: властью Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ— на 6 мѣсяцевъ и съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 15 Марта 1903 года,—до 1 Мая 1903 года,

причемъ этимъ послѣднимъ Высочайшимъ повелѣніемъ продлены также срокъ приступа къ работамъ— до 1 Апрѣля 1904 года и срокъ окончанія постройки дороги—до 1 Января 1906 года.

Однако, къ Маю 1903 года учредителями не было внесено 50% акціонернаго капитала, и такимъ образомъ права ихъ на образованіе общества Кахетинской желѣзной дороги вновь оказались утраченными.

Затѣмъ, въ 1906 году почетный гражданинъ Д. В. Вишау, по уполномочію инженера путей сообщенія К. Н. Симберга, вошелъ въ Министерство Торговли и Промышленности съ ходатайствомъ о возобновленіи выданной въ 1900 году К. Н. Симбергу и князю Н. Д. Чавчавадзе концессіи на Кахетинскую желѣзную дорогу на точномъ основаніи Высочайше утвержденнаго 10 Марта 1900 года устава сего общества, т. е. безъ гарантіи облигаціоннаго капитала, а также о включеніи его, Д. В. Вишау, сыновей умершаго князя Н. Д. Чавчавадзе, князей Александра и Дмитрія Николаевичей Чавчавадзе, и дочери М. Н. Куколь-Яснопольской въ число учредителей общества названной дороги. Вмѣстѣ съ тѣмъ, названное лицо ходатайствовало объ оставленіи внесеннаго ранѣе залога въ 30.000 р. залогомъ по возобновляемой концессіи. Означенное ходатайство поддержано было Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія, считавшими лишь нужнымъ внести въ Высочайше утвержденный 10 Марта 1900 года уставъ общества Кахетинской желѣзной дороги нѣкоторыя частичныя измѣненія.

Разсмотрѣвъ настоящее дѣло, Второй Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ возобновленію на предположенныхъ Министерствами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ дѣйствія устава вышеозначеннаго общества.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 31 Іюля 1906 года.

*

Объ образованіи новаго общества Кахетинской желѣзной дороги смотри стр. 104.

Объ образованіи общества Лодзинскихъ узкоколейныхъ электрическихъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ).

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ объ образованіи общества Лодзинскихъ узкоколейныхъ электрическихъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ), учреждаемаго для пріобрѣтенія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей общаго пользованія (трамваевъ) Лодзинско-Згержскаго (протяженіемъ около 8 верстъ) и Лодзинско-Пабіяницкаго (около 12 верстъ), а равно для сооруженія и эксплоатаціи такихъ же путей отъ города Лодзи до посадовъ Александрова (около 11 верстъ) и Константинова (около 7 верстъ) и вѣтви отъ Лодзинско-Пабіяницкаго подъѣздного пути къ мѣстечку Рудѣ-Пабіяницкой (около 2 верстъ). Согласно проекту устава вновь образуемаго общества, основной капиталъ его предполагалось образовать посредствомъ выпуска негарантированныхъ Правительствомъ: акцій на сумму 600.000 р. нарицательныхъ и 5 % облигацій на сумму до 1.000.000 р. нарицательныхъ. При этомъ Правительство не принимало на себя гарантіи доходности путей, и обществу не предоставлялось права принудительнаго отчужденія. Срокъ концессіи устанавливался въ 48 лѣтъ, а срокъ, съ наступленіемъ коего Правительству предоставлялось выкупить подъѣздные пути,—въ 25 лѣтъ (съ 1 Іюля 1901 года). Участіе казны въ доходахъ предпріятія предполагалось ограничить отчисленіемъ въ ея пользу половины остатка чистой прибыли сверхъ 8% на акціонерный капиталъ.

Обсудивъ означенныя предположенія, Департаментъ замѣтилъ, что проектъ устава, составленный, въ общемъ, примѣнительно къ послѣдне-утвержденнымъ уставамъ обществъ подобныхъ же желѣзныхъ дорогъ, имѣлъ въ виду не только вновь сооружаемыя линіи, но и существующіе уже въ томъ же краѣ подъѣздные пути Лодзь—Згержъ и Лодзь—Пабіянице,

причемъ новыя, общія всѣмъ названнымъ линіямъ, условія эксплоатаціи представлялись гораздо болѣе льготными и выгодными для предпринимателей, нежели существовавшія до того времени Высочайше утвержденныя 24 Декабря 1898 года условія. Необходимость и возможность подобнаго измѣненія основаній эксплоатаціи перечисленныхъ путей обусловливалась, съ одной стороны, выяснившеюся на практикѣ обременительностью прежнихъ условій, а съ другой— изданіемъ въ 1905 году Высочайше утвержденнаго, 10 Іюня этого года, положенія о мѣрахъ привлеченія частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства, такъ какъ это послѣднее узаконеніе предусматривало тѣ именно льготы, которыя примѣнены къ обсуждаемому уставу почти во всей ихъ полнотѣ.

По этому поводу нѣкоторыми Членами Департамента высказано было сомнѣніе относительно того, въ какой мѣрѣ означенныя преимущества и льготы, допущенныя, въ сущности, лишь для частныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ государственное экономическое значеніе, могли бы почитаться примѣнимыми къ подъѣзднымъ путямъ.

Остановившись на этомъ вопросѣ, Департаментъ принялъ во вниманіе, что, дѣйствительно, законъ 10 Іюня 1905 года имѣетъ, по преимуществу, въ виду не подъѣздные пути, но магистрали. Тѣмъ не менѣе, ни въ самомъ законѣ, ни въ соображеніяхъ Министра Финансовъ по проекту онаго не содержится указаній на то, чтобы примѣненіе указанныхъ льготъ къ подъѣзднымъ путямъ шло въ разрѣзъ съ тѣми цѣлями, которыя имѣлись въ виду при его изданіи. Между тѣмъ Лодзинскіе подъѣздные пути, пролегая по густо населенному фабричному району и соединяя между собою нѣсколько несомнѣнно важныхъ для торгово-промышленной жизни края пунктовъ, уже и въ настоящее время заслуживаютъ серьезнаго вниманія, въ будущемъ же, съ увеличеніемъ ихъ протяженія и развитіемъ дѣятельности, конечно, сдѣ-

лаются еще болѣе необходимымъ средствомъ мѣстнаго сообщенія. При такихъ условіяхъ за этими путями слѣдуетъ признать серьезное экономическое значеніе, которое достаточно оправдываетъ предоставленіе имъ льготъ, установленныхъ закономъ въ видѣ общей мѣры для линій магистральныхъ. Съ другой стороны, нужно обратить вниманіе на состояніе нашего денежнаго рынка. Если въ послѣдніе годы даже крупныя и давно уже дѣйствующія желѣзнодорожныя общества нерѣдко встрѣчали затрудненія въ реализаціи необходимыхъ для нихъ капиталовъ, то тѣмъ болѣе затруднительнымъ можетъ оказаться привлеченіе капитала къ участію въ небольшомъ, хотя бы и существенно важномъ для данной мѣстности, предпріятіи, если оно не будетъ поставлено въ тѣ льготныя условія, которыя, по современнымъ обстоятельствамъ, являются для подъѣздныхъ путей едва ли не болѣе необходимыми, чѣмъ для магистральныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Находя, въ виду изложеннаго, предоставленіе проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія льготъ обществу Лодзинскихъ путей желательнымъ и не влекущимъ за собою сколько нибудь значительнаго для казны ущерба, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ утвержденію предположеній Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 27 Марта 1907 года.

Объ увеличеніи акціонернаго капитала общества Лодзинскихъ электрическихъ подъѣздныхъ путей *смотри стр. 287.*

О предоставленіи обществу Лодзинскихъ электрическихъ подъѣздныхъ путей сооруженія новыхъ линій *смотри стр. 242.*

О дополненіи устава общества Варшавскаго подъѣзд-

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія возбудили ходатайство: 1) о разрѣшеніи обществу Варшавскаго подъѣздного пути «Яблонна—Ваверъ» по-

строить новый участокъ этого пути отъ ст. Ваверъ, черезъ мѣстечко Отвоцкъ, до посада Карчевъ, протяженіемъ около 20 верстъ, и принять въ арендное содержаніе, для эксплоатаціи, сооруженную въ предмѣстьѣ города Варшавы—Прагѣ отставнымъ гвардіи поручикомъ Керсновскимъ узкоколейную желѣзнодорожную линію между С.-Петербургскою и Московскою заставами, и 2) о предоставленіи тому же обществу нѣкоторыхъ льготъ по обязательствамъ его передъ Правительствомъ. Согласно проектированному въ семъ смыслѣ дополненію къ Высочайше утвержденному, 31 Декабря 1899 года, уставу общества, постройка участка Ваверъ—Карчевъ должна была быть произведена обществомъ за его счетъ, безъ всякаго со стороны Правительства содѣйствія. Строительный капиталъ этого участка предполагалось образовать посредствомъ дополнительнаго выпуска негарантированныхъ Правительствомъ акцій и облигацій общества, въ соотношеніи первыхъ къ вторымъ какъ 1 : 3, на сумму около 434.000 р. дѣйствительныхъ. Въ отношеніи городской соединительной линіи обществу предоставлялось заключить съ владѣльцами ея особый договоръ, съ тѣмъ, чтобы арендная плата за эту линію не превышала 10.000 р. въ годъ. Обществу предполагалось предоставить нѣкоторыя изъ предусмотрѣнныхъ положеніемъ 10 Іюня 1905 года льготъ. Кромѣ того, взамѣнъ возложенной на общество статьею 30 дѣйствовавшаго устава обязанности отчислять въ пользу казны 5% съ валового дохода отъ эксплоатаціи подъѣздныхъ путей, устанавливалось участіе казны въ чистой прибыли предпріятія, превышающей 8% на акціонерный капиталъ. Независимо отъ сего обществу предполагалось разсрочить, безъ начисленія процентовъ, на 10 лѣтъ, съ 1 Января 1906 года, уплату числящейся за нимъ недоимки упомянутыхъ выше пятипроцентныхъ съ валового дохода отчисленій.

ного пути «Яблонна—Ваверъ».

Разсмотрѣвъ настоящее дѣло и принимая во вниманіе, что общество Варшавскаго подъѣздного пути

«Яблонна—Ваверъ» изъявило согласіе подчиниться предъявленнымъ Главнымъ Крѣпостнымъ Комитетомъ требованіямъ въ отношеніи сооруженія участка Ваверъ—Карчевъ, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ одобренію за незначительными измѣненіями изложенныхъ выше предположеній Статсъ-Секретаря Коковцова и Инженеръ-Генералъ-Лейтенанта Шауфуса.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 13 Іюня 1907 года.

Объ отдаленіи срока приступа къ работамъ по постройкѣ подъѣздного пути Яблонна—Ваверъ смотри стр. 293.

Объ образованіи общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей смотри стр. 140.

О разрѣшеніи постройки желѣзнодорожной линіи общаго пользованія отъ ст. Мелекесъ до города Бугульмы.

Съ середины восьмидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія неоднократно возникалъ вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги въ заволжской области, ограниченной съ сѣвера рѣкою Камою, съ юга—линіею Самаро-Златоустовской дороги, а съ востока—рѣкою Бѣлою. Въ 1899 году частному обществу разрѣшено было соорудить подъѣздной путь отъ Часовенской пристани на Волгѣ, противъ Симбирска, до посада Мелекеса, протяженіемъ всего въ 86 верстъ. Линія эта, несмотря на ея незначительность, разсматривалась, однако, какъ головной участокъ будущаго магистральнаго желѣзнодорожнаго пути отъ Симбирска до Уфы. Проведеніе же такого пути вызывалось тѣмъ обстоятельствомъ, что въ годы урожайные цѣны на зерно—при невозможности вывоза его—падаютъ въ Бугульминскомъ и сосѣднихъ съ нимъ уѣздахъ, до уровня, не покрывающаго расходовъ производства, а при недородѣ хлѣбовъ, поражавшемъ эти мѣстности въ послѣдніе годы, оказаніе мѣстному населенію продовольственной помощи чрезвычайно затруднялось отсутствіемъ рельсоваго сообщенія. Въ виду этого продолженіе Ме-

лекесскаго подъѣздного пути на востокъ до соединенія его съ Самаро-Златоустовскою желѣзною дорогою, по заявленію мѣстныхъ общественныхъ учрежденій, представлялось крайне желательнымъ и необходимымъ въ интересахъ всего средняго заволжья. Раздѣляя этотъ взглядъ, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія возбудили ходатайство о разрѣшеніи обществу Мелекесскаго подъѣздного пути, согласно предложеннымъ имъ условіямъ, построить широколейную желѣзнодорожную линію общаго пользованія отъ станціи Мелекесъ до города Бугульмы, протяженіемъ около 247 верстъ, и о переименованіи, въ связи съ симъ, названнаго общества въ общество Бугульминской желѣзной дороги. Основной капиталъ всего предпріятія Бугульминской желѣзной дороги опредѣлялся въ суммѣ не свыше 17.460.000 р. нарицательныхъ и долженъ былъ состоять: 1) изъ акцій— обыкновенныхъ (1-го и 2-го выпуска) и привилегированныхъ, и 2) изъ гарантированныхъ Правительствомъ $4^1/_2$% облигацій. Акціи и облигаціи общества выпускались въ соотношеніи первыхъ къ послѣднимъ какъ 1 : 3.

Обратившись къ обсужденію изложенныхъ предположеній, Департаментъ выслушалъ заявленіе Министра Финансовъ о томъ, что отсутствіе рельсовыхъ путей въ обширной области средняго заволжья, между рѣкою Камою и линіею Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, является главнѣйшимъ препятствіемъ къ экономическому развитію этого хлѣбороднаго района. Единственная недавно проведенная здѣсь желѣзнодорожная линія Часовня—Мелекесъ, протяженіемъ 86 верстъ, обслуживаетъ лишь сравнительно незначительную и притомъ ближайшую къ Волжскому водному пути мѣстность, а потому серьезнаго экономическаго значенія для всего края имѣть не можетъ. Между тѣмъ, отдаленность крупныхъ хлѣбныхъ рынковъ, въ связи съ затруднительностью и дороговизною гужевой перевозки

продуктовъ сельскаго хозяйства, весьма неблагопріятно отражается на интересахъ мѣстнаго земледѣльческаго населенія. Въ подтвержденіе сего достаточно указать, что, за отсутствіемъ правильнаго сбыта, цѣны на главнѣйшіе хлѣба въ урожайные годы понижаются тамъ до крайняго предѣла, при недородѣ же, напротивъ того, чрезмѣрно повышаются, причемъ въ такихъ случаяхъ, въ виду истощенія мѣстныхъ хлѣбныхъ запасовъ, снабженіе нуждающагося населенія продовольственнымъ и сѣменнымъ хлѣбомъ, какъ показалъ и опытъ продовольственной кампаніи текущаго года, крайне затрудняется существующимъ въ этихъ мѣстностяхъ бездорожьемъ. Потребность развитія въ предѣлахъ означеннаго района желѣзнодорожныхъ сообщеній давно уже сознается мѣстными земскими и городскими учрежденіями. Съ своей стороны, Министерство Финансовъ также признаетъ сооруженіе въ указанномъ направленіи рельсоваго пути, въ виду его важнаго экономическаго значенія для средняго заволжья, одною изъ ближайшихъ задачъ нашей желѣзнодорожной политики и, съ этой точки зрѣнія, считаетъ предложеніе общества Мелекесскаго подъѣздного пути о постройкѣ линіи Мелекесъ—Бугульма заслуживающимъ особой поддержки со стороны Правительства. Участокъ отъ Бугульмы до Чишмы имѣетъ протяженіе всего въ 215 верстъ, съ постройкою же его сибирскіе грузы получатъ новый выходъ на рынки Европейской Россіи, при одновременномъ облегченіи грузооборота на линіяхъ Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяземской. Что же касается финансовыхъ результатовъ предпріятія Бугульминской желѣзной дороги, то, согласно расчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ относительно предположительныхъ размѣровъ грузооборота на этой рельсовой линіи, доходность ея окажется достаточною не только для оплаты процентовъ и погашенія по облигаціонному займу, но и для отчисленія нѣкотораго дивиденда на акціонерный капиталъ. Тѣмъ не менѣе, найти для осу-

ществленія означенной дороги другого предпринимателя, въ особенности же такого, который изъявилъ бы согласіе на ея постройку безъ правительственной гарантіи, едва ли окажется возможнымъ, такъ какъ въ продолженіи Мелекесскаго подъѣздного пути далѣе на востокъ никто не можетъ быть болѣе заинтересованъ, чѣмъ общество, нынѣ эксплоатирующее этотъ путь и видящее единственный способъ къ поднятію его доходности въ расширеніи предпріятія на проектированныхъ имъ основаніяхъ.

Выслушавъ приведенныя соображенія, Департаментъ, съ своей стороны, нашелъ, что проведеніе рельсоваго пути отъ посада Мелекесъ до города Бугульмы и далѣе до рѣки Бѣлой слѣдуетъ считать дѣйствительно назрѣвшею потребностью средней заволжской области, населеніе коей, вслѣдствіе отсутствія желѣзнодорожныхъ сообщеній, изъ года въ годъ переживаетъ тяжелые экономическіе кризисы. Проектированный къ постройкѣ рельсовый путь Мелекесъ—Бугульма, въ соединеніи съ существующимъ участкомъ Часовня—Мелекесъ, до извѣстной степени удовлетворитъ этой потребности, такъ какъ значительно приблизитъ названную область къ рѣкѣ Волгѣ и къ Московско-Казанской желѣзной дорогѣ. Съ продленіемъ же этого пути до станціи Чишма, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, линія Часовня—Мелекесъ—Бугульма—Чишма получитъ характеръ магистрали, соединяющей Московско-Казанскую дорогу (черезъ участокъ Инза—Симбирскъ) съ Сибирскою желѣзною дорогою, и пріобрѣтетъ, такимъ образомъ, общегосударственное значеніе. Между тѣмъ не подлежитъ сомнѣнію, что, несмотря на такой характеръ проектированной линіи Мелекесъ—Бугульма, необходимыя для сооруженія ея средства, при современномъ состояніи денежнаго рынка, не могутъ быть реализованы, если облигаціямъ, выпускаемымъ для образованія строительнаго капитала линіи, не будетъ присвоена правительственная гарантія. Въ виду сего

и полагая, на основаніи приведенныхъ въ представленіи данныхъ, что предпріятіе Бугульминской желѣзной дороги представляется въ финансовомъ отношеніи достаточно устойчивымъ, Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ удовлетворенію ходатайства Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о предоставленіи правительственной гарантіи роста и погашенія облигаціямъ названнаго общества и къ утвержденію проекта его устава.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 29 Іюня 1907 года.

О расширеніи предпріятія общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги смотри стр. 94.

О постройкѣ желѣзнодорожной линіи общаго пользованія отъ Алапаевска до с. Таборинскаго на р. Тавдѣ.

Вопросъ о соединеніи, при посредствѣ желѣзной дороги, восточнаго склона Средняго Урала съ рѣкою Тавдою, возникшій еще въ началѣ семидесятыхъ годовъ истекшаго столѣтія и восходившій въ послѣдніе годы неоднократно на разсмотрѣніе правительственныхъ учрежденій, впервые получилъ практическое разрѣшеніе въ 1903 году, когда Высочайше утвержденнымъ, 5 Апрѣля 1903 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта графу В. В. Стенбокъ-Фермору и Ю. А. Мамонтову дозволено было образовать акціонерное общество Тавдинской желѣзной дороги для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія отъ станціи Невьянскъ, Пермской желѣзной дороги, черезъ Алапаевскъ и Ирбитъ, до р. Тавды, близъ с. Таборинскаго, протяженіемъ около 316 верстъ. Предпріятіе это, въ виду невозможности въ то время реализовать необходимыя денежныя средства, не получило, однако, осуществленія. Затѣмъ, Высочайше утвержденнымъ, 31 Іюля 1906 года, положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта главному управленію имѣ-

ніями наслѣдниковъ С. С. Яковлева разрѣшена была постройка желѣзной дороги общаго пользованія отъ Алапаевска до Нижне-Салдинскаго завода, расположеннаго на желѣзнодорожной линіи частнаго пользованія заводоуправленія наслѣдниковъ П. П. Демидова, соединяющей названный заводъ съ Пермскою желѣзною дорогою (близъ ст. Нижній Тагилъ), и, вмѣстѣ съ симъ, постановлено было принять въ собственность казны отъ наслѣдниковъ П. П. Демидова упомянутую линію частнаго пользованія. Такое разрѣшеніе вопроса о соединеніи рельсовымъ путемъ Алапаевска съ общею желѣзнодорожною сѣтью побудило учредителей общества Тавдинской дороги графа В. В. Стенбокъ-Фермора и Ю. А. Мамонтова возбудить ходатайство о разрѣшеніи имъ сооруженія и эксплоатаціи, взамѣнъ прежней линіи Невьянскъ—Алапаевскъ—Тавда, желѣзнодорожнаго участка отъ Алапаевска, черезъ Ирбитъ, до р. Тавды, близъ с. Таборинскаго, общимъ протяженіемъ около 208 верстъ. Согласно представленному предпринимателями проекту устава, постройка этого участка должна была производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія опредѣлялся въ суммѣ не свыше 17.600.000 р. нарицательныхъ и долженъ былъ состоять изъ акцій на сумму 3.520.000 р. и гарантированныхъ Правительствомъ 4½% облигацій на сумму 14.080.000 р. Акціонерный капиталъ, реализуемый посредствомъ оплаты акцій наличными деньгами, по нарицательной цѣнѣ, могъ быть признанъ реализованнымъ и въ томъ случаѣ, если бы предпринимателями были представлены Министру Финансовъ и имъ одобрены удостовѣренія кредитныхъ установленій въ томъ, что эти послѣднія обязуются предоставить обществу необходимыя суммы на производство расходовъ по сооруженію дороги до полнаго размѣра акціонернаго капитала. Обществу предполагалось предоставить рядъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ,

10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта льготъ.

По поводу приведенныхъ предположеній Департаментъ замѣтилъ, что при разрѣшеніи въ 1903 году предпріятія по постройкѣ Тавдинской желѣзной дороги, проектировавшейся въ то время въ направленіи Невьянскъ—Алапаевскъ—Таборинское, имѣлось въ виду крупное экономическое значеніе этой дороги въ троякомъ отношеніи, а именно: 1) въ качествѣ *мѣстнаго* рельсоваго пути, обслуживающаго богатые въ промышленномъ отношеніи Невьянскій и Алапаевскій горные округа, а также Ирбитскую ярмарку; 2) какъ *транзитной* линіи, ближайшимъ образомъ соединяющей, при посредствѣ многоводной и удобной для судоходства р. Тавды, Обскую водную систему съ общею желѣзнодорожною сѣтью, и, наконецъ, 3) въ качествѣ дороги, имѣющей *спеціальное* назначеніе—открыть доступъ на Уральскіе горные заводы, испытывающіе недостатокъ въ топливѣ, древесному углю изъ притавдинскихъ лѣсовъ. Въ настоящее время сооруженіе линіи Невьянскъ—Алапаевскъ уже не входитъ болѣе въ задачи вновь образуемаго общества Тавдинской желѣзной дороги, ближайшею цѣлью коего ставится постройка и эксплоатація одной только линіи Алапаевскъ—Таборинское, непосредственно къ Пермской желѣзной дорогѣ не примыкающей и лишь головнымъ своимъ участкомъ Алапаевскъ—Ирбитъ соприкасающейся съ Уральскимъ горнопромышленнымъ райономъ. Мѣстное значеніе означенной линіи исчерпывается обслуживаніемъ удобнаго для переселенія, но въ настоящее время малокультурнаго притавдинскаго района, Ирбитской ярмарки и части горныхъ заводовъ Алапаевскаго округа, удаленныхъ отъ рельсовыхъ путей Нижній Тагилъ—Нижняя Салда и Нижняя Салда—Алапаевскъ. Транзитное значеніе для грузовъ, слѣдующихъ изъ Сибири въ Европейскую Россію и въ обратномъ направленіи, линія Алапаевскъ—

Таборинское можетъ получить лишь въ соединенiи съ упомянутыми путями Нижнiй Тагилъ—Нижняя Салда и Нижняя Салда—Алапаевскъ, изъ коихъ послѣднiй хотя и разрѣшенъ къ постройкѣ, но пока еще не сооруженъ. Помимо сего, значенiе линiи, въ транзитномъ, собственно, отношенiи, находится въ зависимости отъ проведенiя предположенной къ постройкѣ за счетъ казны Тюмень-Омской желѣзной дороги, по которой, вѣроятно, направится часть транзитныхъ грузовъ, ожидавшихся къ поступленiю на Тавдинскую желѣзную дорогу. Наконецъ, спецiальное значенiе проектируемой нынѣ къ постройкѣ Тавдинской дороги въ отношенiи снабженiя древеснымъ топливомъ Уральскихъ горныхъ заводовъ хотя и не измѣнилось, но, какъ и ранѣе, всецѣло обусловлено осуществленiемъ предпрiятiя углежженiя на р. Тавдѣ и размѣрами его производства.

Изложенныя соображенiя указываютъ, что, съ измѣненiемъ заданiй Тавдинской желѣзной дороги и положенiя ея по отношенiю къ другимъ существующимъ и проектированнымъ желѣзнодорожнымъ линiямъ на Уралѣ и въ Западной Сибири, экономическое значенiе этой дороги во многихъ отношенiяхъ съузилось и, въ общемъ, не можетъ быть признано особенно крупнымъ. При такихъ условiяхъ возникаетъ вполнѣ основательное сомнѣнiе въ цѣлесообразности предоставленiя, вообще, образуемому для сооруженiя и эксплоатацiи означенной дороги обществу такихъ льготъ, какъ дарованiе правительственной гарантiи платежа процентовъ и погашенiя по $4^1/_2\%$ облигацiямъ общества и установленiе особаго порядка реализацiи акцiонернаго капитала общества.

По поводу перваго изъ означенныхъ предположенiй—о правительственной гарантiи—Департаментъ принялъ во вниманiе, что, согласно приведеннымъ въ представленiи даннымъ, валовой доходъ Тавдинской желѣзной дороги, при условiи принятiя въ расчетъ до 272.000 р. выручки отъ перевозки 8 милл. пудовъ древеснаго угля съ р. Тавды, исчисляется въ

1.079.000 р., при общей суммѣ эксплоатаціонныхъ расходовъ въ 875.000 р., и что, засимъ, чистый доходъ дороги опредѣляется въ 204.000 р.; а такъ какъ обязательные платежи общества на проценты и погашеніе по облигаціямъ достигаютъ 652.000 р., то непокрываемая чистымъ доходомъ часть означенныхъ платежей, подлежащая отнесенію на счетъ правительственной гарантіи, составляетъ, въ конечномъ выводѣ, 487.000 р. Но и эта сумма едва-ли можетъ почитаться тѣмъ высшимъ предѣломъ, дальше котораго не возрастутъ приплаты казны по гарантіи. Если даже допустить, что предположенія обсуждавшихъ настоящее дѣло вѣдомствъ относительно размѣровъ движенія мѣстныхъ и транзитныхъ грузовъ, а также пассажирскаго движенія, вполнѣ оправдаются, то, во всякомъ случаѣ, трудно ожидать, чтобы уже въ первое время эксплоатаціи дороги перевозки угля съ р. Тавды достигли столь значительнаго размѣра, какъ 8 милл. пудовъ. Вслѣдствіе сего и находя, что указанныя выше крупныя пожертвованія казны не оправдываются экономическимъ значеніемъ проектируемой дороги, Департаментъ призналъ ходатайство о дарованіи гарантіи обществу Тавдинской желѣзной дороги неподлежащимъ удовлетворенію.

Переходя ко второму предположенію—о порядкѣ реализаціи акціонернаго капитала общества, Департаментъ принялъ во вниманіе, что примѣчаніе къ § 21 проекта устава, предоставляющее учредителямъ общества замѣнять, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, оплату акціонернаго капитала наличными деньгами представленіемъ обязательства кредитнаго учрежденія отпускать потребныя на сооруженіе желѣзной дороги суммы до полнаго размѣра акціонернаго капитала, находится, повидимому, въ нѣкоторомъ противорѣчіи съ постановленіемъ § 21 того же проекта устава о томъ, что акціонерный капиталъ признается реализованнымъ, если онъ будетъ оплаченъ наличными деньгами, по нарицательной цѣнѣ.

По поводу сего Товарищъ Министра Финансовъ объяснилъ, что предусмотрѣнный примѣчаніемъ къ § 21 особый порядокъ реализаціи акціонернаго капитала предполагается примѣнить лишь въ случаѣ могущихъ возникнуть, при стѣсненномъ въ настоящее время положеніи денежнаго рынка, затрудненій къ немедленному размѣщенію акцій, но что, засимъ, означеннымъ примѣчаніемъ вовсе не имѣется въ виду умалять значеніе или же отмѣнять основное требованіе всѣхъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ о томъ, чтобы акціи реализовались по нарицательной цѣнѣ.

Съ своей стороны, Департаментъ нашелъ, что фактически реализація акціонерныхъ капиталовъ большинства желѣзнодорожныхъ предпріятій производится при участіи кредитныхъ учрежденій. Участіе это проявляется въ различныхъ видахъ и, между прочимъ, въ формѣ кредитныхъ операцій, совершаемыхъ на общихъ основаніяхъ уставовъ подлежащихъ кредитныхъ учрежденій. Однако, въ уставы желѣзнодорожныхъ обществъ какихъ либо по сему предмету постановленій вообще не включается, какъ потому, что такого рода постановленія могутъ оказаться въ несогласіи съ уставами привлекаемыхъ къ участію въ дѣлѣ банковыхъ учрежденій, такъ и въ виду затруднительности заранѣе предусмотрѣть послѣдствія указанныхъ кредитныхъ операцій. Что же касается даннаго случая, то нельзя не отмѣтить, что юридическій характеръ обязательства кредитнаго учрежденія—предоставлять обществу, въ счетъ акціонернаго капитала, необходимыя на сооруженія желѣзной дороги суммы—является крайне неопредѣленнымъ; равнымъ образомъ, представляется неяснымъ и значеніе этого обязательства съ точки зрѣнія дѣйствующаго кредитнаго устава, устанавливающаго существенныя ограниченія въ отношеніи открытія кредитными учрежденіями такъ называемыхъ бланковыхъ кредитовъ (платежи за счетъ кліентовъ банка,

превышающіе наличность текущаго ихъ счета или сумму залоговой стоимости представленныхъ ими обезпеченій). Независимо отъ сего, въ проектѣ устава не содержится указаній, за счетъ какихъ именно суммъ будетъ выдаваться кредитному учрежденію куртажъ, или иной видъ денежнаго вознагражденія за открытый имъ обществу кредитъ, между тѣмъ весьма трудно, конечно, предположить, чтобы какой либо банкъ изъявилъ согласіе кредитовать общество безвозмездно. Въ виду этого возникаетъ опасеніе, что, при указанныхъ выше условіяхъ реализаціи акцій, послѣднія будутъ въ дѣйствительности оплачиваться не al pari, а по пониженной противъ нарицательной цѣнѣ. При такой неопредѣленности разсматриваемаго постановленія Департаментъ не призналъ возможнымъ одобрить установленіе проектируемаго порядка реализаціи акціонернаго капитала общества.

На основаніи изложеннаго и принимая во вниманіе, что, по удостовѣренію Товарищей Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, общество Тавдинской желѣзной дороги, при отказѣ въ дарованіи правительственной гарантіи платежа процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу общества, а также въ установленіи особаго порядка реализаціи акціонернаго его капитала, не можетъ состояться, Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта отклонилъ представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія объ утвержденіи проекта новаго устава общества Тавдинской желѣзной дороги.

Такое положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта Высочайше утверждено 28 Января 1908 года.

О сооруженіи желѣзной дороги отъ станціи Царе-Константиновки, Второй Екатерининской же-

Высочайше утвержденнымъ, 28 Марта 1903 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи разрѣшено было камергеру Высочайшаго Двора Скадовскому учредить акціонерное общество для сооруженія, безъ

какихъ либо льготъ или пособій отъ Правительства, желѣзнодорожнаго пути общаго пользованія отъ станціи Михайловки, Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги, до расположеннаго на берегу Чернаго моря поселка Скадовска, съ устройствомъ въ немъ порта. Убѣдившись, однако, въ невозможности собрать необходимые для выполненія этого предпріятія капиталы, Скадовскій возбудилъ новое ходатайство—о предоставленіи облигаціонному капиталу проектированнаго имъ общества правительственной гарантіи въ уплатѣ процентовъ и соотвѣтственнаго сроку концессіи погашенія. Одновременно подобныя же ходатайства стали возбуждаться и другими предпринимателями.

лѣзной дороги, до порта Скадовска и объ образованіи для сего акціонернаго общества.

Представляя, вслѣдствіе изложеннаго, на благоусмотрѣніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта выработанные Министерствомъ Финансовъ два тождественные по своему содержанію проекта уставовъ акціонернаго общества желѣзной дороги: Скадовской, учредителемъ котораго является камергеръ Скадовскій, и Приднѣпровской, учреждаемаго инженеромъ Березинымъ и дворяниномъ Исаевымъ, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія ходатайствовали объ утвержденіи того изъ упомянутыхъ проектовъ, на которомъ остановится выборъ Департамента.

При этомъ, въ цѣляхъ болѣе успѣшнаго осуществленія означеннаго предпріятія, предполагалось, согласно указаніямъ Совѣта Министровъ, предоставить обществу, уставъ котораго признанъ будетъ подлежащимъ утвержденію, правительственную гарантію облигаціоннагс капитала въ размѣрѣ $4^1/_2\%$, а равно льготы, установленныя Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюля 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи о привлеченіи частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи. Основной капиталъ всего предпріятія Скадовской или Приднѣпровской желѣзной дороги пред-

*

полагалось образовать посредствомъ выпуска: а) негарантированныхъ Правительствомъ акцій на сумму 6.951.000 р. нарицательныхъ и б) гарантированныхъ Правительствомъ $4^1/_2$% облигацій на сумму не свыше 22.613.000 р. нарицательныхъ, изъ коихъ для сооруженія желѣзной дороги предназначалось не свыше 20.853.000 р. и для производства портовыхъ работъ—не свыше 1.760.000 р. нарицательныхъ. При этомъ въ случаѣ недостачи означенныхъ капиталовъ для покрытія расходовъ общество обязывалось выпустить на всю недостающую сумму по сооруженію желѣзной дороги негарантированный Правительствомъ акціонерный капиталъ, а по производству портовыхъ работъ—дополнительный гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ.

По поводу изъясненныхъ предположеній, Департаментъ принялъ на видъ, что привлеченіе частныхъ капиталовъ въ дѣло нашего желѣзнодорожнаго строительства въ Европейской Россіи должно составлять предметъ особыхъ заботъ правительственной власти. Но при этомъ не слѣдуетъ, однако же, упускать изъ вида того обстоятельства, что сооруженіе желѣзныхъ дорогъ при посредствѣ частныхъ акціонерныхъ обществъ, съ правительственною гарантіею ихъ облигаціонныхъ займовъ, далеко не всегда имѣетъ благопріятныя для казны послѣдствія. Въ настоящее время государственное казначейство вынуждено ежегодно выплачивать весьма значительныя суммы на покрытіе дефицитовъ по эксплоатаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ многія, къ сожалѣнію, оказываются не въ состояніи производить платежи по своимъ облигаціоннымъ капиталамъ безъ помощи со стороны казны. При этомъ общая сумма означенныхъ ежегодныхъ приплатъ по гарантіи желѣзнодорожныхъ облигацій постоянно и весьма сильно возрастаетъ: въ 1897 г. она составляла не болѣе 1.146.000 р., а въ 1907 г. исчислялась уже въ размѣрѣ свыше 38.000.000 р. Это обстоятельство заставляетъ съ особеннымъ вни-

маніемъ относиться къ предположеніямъ о постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій средствами частныхъ акціонерныхъ обществъ и къ тѣмъ расчетамъ стоимости и вѣроятной доходности, которыми подтверждается необходимость и выгодность этихъ сооруженій.

Департаментъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, нашелъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда постройка новой желѣзнодорожной линіи обусловливается дарованіемъ правительственной гарантіи, а это послѣднее, по произведеннымъ подсчетамъ, сопряжено съ неизбѣжностью болѣе или менѣе крупныхъ приплатъ изъ государственнаго казначейства, основаніемъ для разрѣшенія сооруженія такой дороги должна служить удостовѣренная въ той или иной степени государственная ея необходимость. Удовлетвореніе же однихъ только мѣстныхъ экономическихъ интересовъ можетъ, при современномъ финансовомъ состояніи страны, имѣть рѣшающее значеніе только въ исключительныхъ случаяхъ. Дѣйствительно, едва ли цѣлесообразно было бы отказывать въ правительственной гарантіи безусловно всѣмъ вообще вновь проектируемымъ желѣзнымъ дорогамъ, если онѣ, не имѣя государственнаго значенія, предназначаются для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей; но въ тѣхъ случаяхъ, когда намѣчаемая къ сооруженію дорога не имѣетъ общегосударственнаго значенія, а приплаты казны по гарантіи представляются неизбѣжными, гарантія эта можетъ быть дарована предпріятію лишь въ виду особой важности обслуживаемыхъ новою дорогою мѣстныхъ интересовъ и во вниманіе къ незначительности предстоящихъ приплатъ казны, а также при увѣренности въ томъ, что съ развитіемъ дѣятельности дороги приплаты казны по гарантіи въ ближайшемъ же будущемъ уменьшатся, либо и вовсе прекратятся.

Признавая необходимымъ принять впредь приведенныя общія соображенія къ строгому руководству и примѣняя ихъ къ обстоятельствамъ настоящаго дѣла,

Департаментъ разсуждалъ, что общегосударственное значеніе предположенной къ постройкѣ желѣзной дороги отъ станціи Цареконстантиновки до порта Скадовска представляется крайне сомнительнымъ. Въ ряду аргументовъ, приводимыхъ предпринимателями съ цѣлью доказать общеэкономическое значеніе проектируемой линіи, указывается на то, что ею откроется новый путь для экспорта донецкаго каменнаго угля и для снабженія имъ по болѣе дешевой цѣнѣ нашихъ Балтійскихъ портовъ. Но конечный путь этой линіи,— Скадовскъ, отстоитъ отъ района добыванія означеннаго угля гораздо далѣе, нежели Маріуполь, являющійся въ настоящее время главнымъ угольнымъ портомъ на югѣ Россіи, и разница въ стоимости желѣзнодорожной перевозки, которая составитъ не менѣе $2^1/_2$—3 к. съ пуда, едва ли дастъ возможность угольнымъ грузамъ использовать новую линію. Кромѣ того, для достиженія этой цѣли недостаточно постройки одной только желѣзной дороги, а надлежитъ прежде всего озаботиться сооруженіемъ отвѣчающаго требованіямъ отпускной торговли морского порта. По этому поводу не слѣдовало бы упускать изъ виду, что оборудованіе Азовскихъ портовъ Маріуполя и Таганрога уже потребовало отъ государственнаго казначейства весьма крупныхъ затратъ, благодаря которымъ устройство этихъ портовъ въ настоящее время должно быть признано почти уже законченнымъ. Существенно улучшило условія судоходства по Азовскому морю также и устройство на средства казны Керченскаго канала. При такихъ обстоятельствахъ отвлеченіе, безъ особой необходимости, грузовъ отъ быстро развивающагося Маріуполя къ еще неиспытанному и совсѣмъ необорудованному Скадовску представляется едва ли цѣлесообразнымъ и желательнымъ.

Не считая, по изложеннымъ соображеніямъ, возможнымъ признать за проектируемою дорогою общегосударственное экономическое значеніе и переходя

затѣмъ къ обсужденію этого предпріятія съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, Департаментъ принялъ на видъ, что лучшимъ показателемъ важности и значительности сказанныхъ потребностей служитъ, конечно, доходность дороги. Въ этомъ же отношеніи нельзя, по мнѣнію Департамента, не обратить вниманія на преувеличенность приведенныхъ въ представленіи расчетовъ относительно количества хлѣбныхъ грузовъ, которые, какъ указывается, безъ сооруженія проектируемой дороги не могутъ вовсе появиться на рынкѣ. Количество такихъ грузовъ, опредѣлявшееся въ 1905 г. всего въ 9.100.000 пуд., нынѣ исчисляется уже въ 28.500.000 пуд., причемъ въ основаніе расчета принята площадь необрабатываемой нынѣ земли въ районѣ намѣченной къ сооруженію дороги. Такой пріемъ исчисленія не можетъ, однако, почитаться правильнымъ.

Далѣе, не слѣдуетъ упускать изъ вида также и того обстоятельства, что новая дорога, проходящая параллельно Днѣпру, на разстояніи всего 50 до 100 верстъ отъ этой водной артеріи, по необходимости должна будетъ конкурировать съ рѣчнымъ судоходствомъ. Не говоря уже о томъ, что едва ли правильно было бы допускать соперничество двухъ предпріятій, обслуживающихъ одну и ту же мѣстность, слѣдуетъ замѣтить, что рѣчные фрахты, всегда болѣе низкіе по сравненію съ желѣзнодорожными тарифами, конечно будутъ способствовать сохраненію за Днѣпромъ нынѣшняго господствующаго въ дѣлѣ передвиженія хлѣбныхъ грузовъ положенія, тѣмъ болѣе, что съ улучшеніемъ условій судоходства и возможностью доступа въ Херсонъ глубокосидящихъ судовъ значеніе названной рѣки для нашего вывоза чрезвычайно усилилось.

По всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ, не отрицая нѣкотораго мѣстнаго значенія проектируемой желѣзнодорожной линіи, Департаментъ, тѣмъ не менѣе, затруднился признать, что ея сооруженіе

предпочтительнѣе постройки цѣлаго ряда другихъ рельсовыхъ линій, имѣющихъ столь же, а можетъ быть и еще болѣе существенное значеніе съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, тѣмъ болѣе, что недостатокъ чистаго дохода дороги на покрытіе платежей по ея облигаціямъ исчисляется въ представленіи по настоящему дѣлу въ 633.641 р. въ годъ, а предвидимые убытки казенныхъ Курско-Харьково-Севастопольской и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе перехода нѣкотораго количества грузовъ на новую дорогу, опредѣляются въ 309.338 р.

Вслѣдствіе сего Департаментъ не призналъ возможнымъ предоставить облигаціоннымъ капиталамъ проектируемыхъ обществъ по сооруженію Цареконстантиновка-Скадовской желѣзной дороги правительственную гарантію въ уплатѣ процентовъ и погашенія. А такъ какъ, по заявленію Министра Финансовъ, отказъ въ предоставленіи означенной гарантіи, при настоящемъ положеніи денежнаго рынка, равносиленъ отказу въ самой концессіи на сооруженіе упомянутой дороги, то Департаментъ Государственнаго Совѣта положилъ представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о сооруженіи желѣзной дороги отъ станціи Цареконстантиновки, Второй Екатерининской желѣзной дороги, до порта Скадовска и объ образованіи для сего акціонернаго общества—отклонить.

Такое положеніе Втораго Департамента Высочайше утверждено 20 Мая 1908 года.

Объ образованіи общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія объ образованіи общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги заключались въ предоставленіи этому акціонерному обществу сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи нормальной колеи, общаго пользованія, отъ станціи Льговъ, Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, черезъ Харьковъ и Изюмъ, до станціи Лихой, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ вѣтвями: 1) до станцій Крама-

торской и Никитовки Южныхъ желѣзныхъ дорогъ и 2) до расположенныхъ въ районѣ станціи Алмазной, Екатерининской желѣзной дороги, каменноугольныхъ копій Брянскаго, Алексѣевскаго и Голубовско-Берестово-Богодуховскаго обществъ. Общее протяженіе всѣхъ означенныхъ линій составляло около 850 верстъ, причемъ сооруженіе ихъ предполагалось произвести въ двѣ очереди: въ первую очередь общество обязывалось построить линію отъ Льгова до пересѣченія съ Екатерининскою желѣзною дорогою близъ станціи Славяносербска, а также вѣтви до станціи Краматорской и до расположенныхъ въ районѣ станціи Алмазной каменноугольныхъ копей, общимъ протяженіемъ до 650 верстъ, а затѣмъ приступить къ сооруженію вѣтви до станціи Никитовки, длиною въ 72 версты, во вторую же очередь—продолжить линію отъ пересѣченія съ Екатерининскою желѣзною дорогою до станціи Лихой, длиною около 128 верстъ. Независимо отъ этого общество обязывалось, по первому требованію Правительства, приступить къ сооруженію линіи, длиною въ 30 верстъ, отъ пункта пересѣченія Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги съ Екатерининскою на востокъ до намѣченной обществомъ станціи Верхне-Ольховки. Срокъ сооруженія путей первой очереди опредѣлялся проектомъ устава въ $3^1/_2$ года со дня признанія общества состоявшимся. Къ сооруженію линіи второй очереди общество обязывалось приступить не позднѣе 8 лѣтъ со дня открытія правильнаго движенія на линіяхъ первой очереди и закончить это сооруженіе также въ теченіе $3^1/_2$ лѣтъ. Если же валовой доходъ отъ находящихся въ правильной эксплоатаціи линій достигнетъ 18.000 р. на версту ранѣе указаннаго 8-ми-лѣтняго срока, то общество обязывалось приступить къ сооруженію линіи второй очереди немедленно по достиженіи валовымъ доходомъ приведенной нормы.

Основной капиталъ общества, необходимый для сооруженія линій первой очереди, строительная

стоимость которыхъ опредѣлялась въ 72.000.000 р. дѣйствительныхъ, долженъ былъ образоваться посредствомъ выпуска: а) негарантированныхъ Правительствомъ акцій на 10.000.000 р. нарицательныхъ и б) гарантированныхъ Правительствомъ $4^1/_2$% облигацій на сумму около 87.860.000 р. нарицательныхъ. Срокъ концессіи предполагалось установить въ 81 годъ, а срокъ, съ наступленіемъ котораго Правительство получало бы право во всякое время выкупить желѣзную дорогу,—въ 25 лѣтъ со дня открытія на линіяхъ первой очереди правильнаго движенія.

Въ цѣляхъ болѣе успѣшнаго осуществленія проектируемаго предпріятія и облегченія скорѣйшей реализаціи основного капитала общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, послѣднему предполагалось предоставить не только льготы, установленныя Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи о привлеченіи частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, но и нѣкоторыя другія преимущества, отличающіяся отъ обычныхъ уставныхъ условій. Главнѣйшія изъ этихъ преимуществъ касались порядка реализаціи основного капитала общества и условій выкупа дороги въ казну. Въ этомъ отношеніи предполагалось установить болѣе льготные сроки для взноса акціонернаго капитала, допустить, въ случаѣ желанія акціонеровъ, выпускъ именныхъ акцій, освободить облигаціи общества отъ купоннаго налога и включить въ строительный капиталъ суммы, потребныя для уплаты всѣхъ пошлинъ и налоговъ, взимаемыхъ во время постройки дороги съ облигаціоннаго капитала какъ въ Россіи, такъ и за границею. Въ отношеніи же выкупа дороги имѣлось въ виду постановить, какъ это было въ свое время допущено уставомъ общества Владикавказской желѣзной дороги, что выкупное вознагражденіе не можетъ быть менѣе остающейся ко дню выкупа непога-

шенною части акціонернаго капитала. Сверхъ того, учредители общества ходатайствовали о включеніи въ уставъ особаго правила о томъ, что если по окончаніи устройства желѣзной дороги во всемъ согласно съ требованіями устава и расцѣночной вѣдомости окажется остатокъ отъ исчисленной по вѣдомости суммы, то половина этого остатка поступаетъ въ распоряженіе акціонеровъ и частью можетъ быть выдана въ видѣ преміи лицамъ, принимавшимъ участіе въ постройкѣ, другая же половина зачисляется въ запасный капиталъ общества.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ выслушалъ объясненіе Министра Финансовъ о томъ, что сооруженіе проектируемой Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги представляется весьма серьезнымъ государственнымъ предпріятіемъ, значеніе котораго далеко выходитъ за предѣлы простой постройки новаго рельсоваго пути. По мнѣнію Статсъ-Секретаря Коковцова, разрѣшеніе образованія общества названной дороги на предположенныхъ въ проектѣ устава основаніяхъ можетъ явиться новымъ и весьма важнымъ шагомъ въ дѣлѣ нашего желѣзнодорожнаго строительства. Какъ извѣстно, въ развитіи послѣдняго, послѣ разрѣшенія различнымъ частнымъ обществамъ постройки нѣкоторыхъ новыхъ линій, наступилъ довольно продолжительный перерывъ, такъ что въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ уже не предпринималось никакихъ новыхъ строительныхъ работъ, имѣющихъ обще-экономическое значеніе, за исключеніемъ лишь небольшой Бугульминской линіи. Съ другой стороны, государственное казначейство не можетъ въ настоящее время принимать широкаго участія въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ экономическаго значенія, такъ какъ на счетъ казны должны быть прежде всего осуществлены такія строительныя предпріятія, которыя имѣютъ главнѣйшею цѣлью обезпеченіе обороны государства. Такимъ образомъ, единственнымъ средствомъ

къ расширенію нашей желѣзнодорожной сѣти, въ соотвѣтствіи съ хозяйственными потребностями страны, можетъ служить возобновленіе частнаго желѣзнодорожнаго строительства. Но частные капиталы могутъ быть вновь привлечены къ этому дѣлу лишь въ томъ случаѣ, если предположена будетъ постройка дороги, не только полезной въ цѣляхъ государственно-экономическихъ, но и выгодной въ финансовомъ отношеніи. Проектируемая нынѣ Сѣверо-Донецкая желѣзная дорога отвѣчаетъ обоимъ этимъ требованіямъ. Съ точки зрѣнія интересовъ общегосударственныхъ ея сооруженіе является не только полезнымъ, но и настоятельно необходимымъ, въ виду значительныхъ затрудненій, испытываемыхъ въ настоящее время при передвиженіи горнозаводскихъ грузовъ изъ района каменноугольной промышленности. Эти затрудненія будутъ, съ теченіемъ времени, все болѣе и болѣе усиливаться подъ вліяніемъ возрастающей потребности въ твердомъ горючемъ матеріалѣ, при колеблющемся положеніи нашей нефтяной промышленности. Между тѣмъ существующія желѣзныя дороги, по своей провозной и пропускной способности, не могутъ удовлетворять предъявляемымъ къ нимъ требованіямъ по вывозу угля изъ района каменноугольной промышленности. Проектируемая Сѣверо-Донецкая дорога, примыкая къ линіямъ, пересѣкающимъ Донецкій каменноугольный бассейнъ въ двухъ пунктахъ, будетъ обслуживать всѣ части этого бассейна, а, слѣдовательно, соберетъ весьма значительное количество каменноугольныхъ грузовъ и дастъ возможность безъ задержки направлять ихъ на сѣверъ—къ мѣстамъ потребленія. Но еще болѣе важное значеніе этой дороги заключается въ томъ, что она восточною своею частью, вмѣстѣ съ вѣтвями въ Алмазнинскій районъ, пройдетъ по угленоснымъ землямъ, заключающимъ въ нѣдрахъ своихъ коксующійся уголь, необходимый для металлургическаго производства, а также антрацитъ и длиннопламенные угли, потребные для домашняго

отопленія и для кузнечнаго дѣла. Такимъ образомъ, проведеніе по этой мѣстности рельсоваго пути, несомнѣнно, вызоветъ къ жизни новыя углепромышленныя предпріятія. Это обстоятельство имѣетъ тѣмъ болѣе серьезное значеніе, что увеличеніе производительности существующихъ копей не безпредѣльно, и что, можетъ быть, уже недалеко то время, когда онѣ будутъ не въ состояніи удовлетворять быстро растущему спросу на уголь. Поэтому существенно важно заблаговременно озаботиться открытіемъ для разработки новыхъ угленосныхъ районовъ, дабы предотвратить опасность такого положенія, при которомъ спросъ на уголь можетъ превысить его предложеніе.

Судя по всѣмъ имѣющимся въ настоящемъ дѣлѣ даннымъ, можно съ увѣренностью сказать, что дорога эта не только не потребуетъ отъ казны приплатъ по гарантіи, но и доставитъ нѣкоторую прибыль акціонерамъ. Въ этомъ отношеніи Сѣверо-Донецкая желѣзная дорога можетъ послужить своего рода поворотнымъ пунктомъ въ дѣлѣ привлеченія частныхъ капиталовъ къ развитію нашей рельсовой сѣти.

При такихъ обстоятельствахъ Министръ Финансовъ не можетъ не придавать особаго значенія удовлетворенію ходатайства учредителей общества о включеніи въ его уставъ постановленія о томъ, что въ случаѣ, если по окончаніи устройства желѣзной дороги окажется остатокъ отъ суммы, исчисленной по расцѣночной вѣдомости, то половина этого остатка поступаетъ въ распоряженіе акціонеровъ, а другая половина зачисляется въ запасный капиталъ. Реализація 10-милліоннаго акціонернаго капитала проектируемой дороги была бы весьма затруднена и даже оказалась бы совершенно невозможною при условіи предоставленія акціонерамъ, во время постройки дороги, дохода на акціи въ размѣрѣ всего только 3% на затраченный ими капиталъ. При такомъ положеніи денежнаго рынка, когда наши фонды даютъ $5^1/_8$—$5^1/_4$%, помѣщать капиталъ въ 3% бумаги, очевидно, нѣтъ никакого

основанія. Поэтому существенно необходимо предоставить акціонерамъ такія условія помѣщенія капитала, при которыхъ они могли бы разсчитывать на болѣе значительную его доходность. Цѣль эта и достигается удовлетвореніемъ изложеннаго выше ходатайства учредителей общества. Однородныя постановленія уже вносились, въ прежнее время, въ уставы нѣкоторыхъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, причемъ, напримѣръ, по уставу общества Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги въ распоряженіе акціонеровъ была предоставлена даже вся сумма полученныхъ при постройкѣ дороги сбереженій, а не только половина ихъ. Подобныя же правила находятся и въ уставахъ обществъ Привислинской, Оренбургской и Фастовской желѣзныхъ дорогъ.

Выслушавъ приведенныя объясненія и всецѣло раздѣляя взглядъ о важномъ государственно-экономическомъ значеніи проектируемой Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, Департаментъ не могъ отнестись иначе, какъ съ полнымъ сочувствіемъ, къ заботамъ Министра Финансовъ о привлеченіи частной иниціативы и частнаго капитала къ дѣлу нашего желѣзнодорожнаго строительства, развитіе котораго въ послѣднее время, вслѣдствіе различныхъ неблагопріятныхъ условій, почти совсѣмъ остановилось. Приливъ иностранныхъ капиталовъ, затрачиваемыхъ на сооруженіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ, помимо всѣхъ прочихъ выгодныхъ для страны результатовъ, будетъ имѣть послѣдствіемъ также и улучшеніе разсчетнаго нашего баланса, измѣнившагося въ послѣдніе годы, подъ вліяніемъ сокращенія вывоза, въ неблагопріятную для насъ сторону. Въ виду этого, Департаментъ призналъ вполнѣ цѣлесообразнымъ предоставить учреждаемому обществу Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги какъ льготы, основанныя на законѣ 10 Іюня 1905 года, такъ и тѣ особыя преимущества, о которыхъ ходатайствуютъ Министры Финансовъ и Путей Сообщенія. Что касается въ частности включенія въ уставъ общества особаго постано-

вленія о предоставленіи въ распоряженіе акціонеровъ половины могущаго оказаться по окончаніи постройки дороги свободнымъ остатка строительнаго капитала, то постановленіе это заслуживаетъ, по мнѣнію Департамента, полнаго одобренія. Отсутствіе такихъ постановленій въ уставахъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ приводило на практикѣ къ тому, что акціонеры были вовсе не заинтересованы въ установленіи надлежащей стоимости сооруженія дороги. Вслѣдствіе сего нерѣдко возникали сомнѣнія въ достаточной обоснованности строительныхъ расходовъ, которые почти при каждомъ новомъ сооруженіи болѣе или менѣе значительно повышались, что, въ свою очередь, не оставалось безъ вліянія и на казенное желѣзнодорожное строительство. Такимъ образомъ самою жизнью подсказывается требованіе, чтобы лица, вложившія свой капиталъ въ дѣло сооруженія желѣзной дороги, получали извѣстныя выгоды отъ соблюденія въ этомъ дѣлѣ хозяйственной бережливости и, слѣдовательно, были заинтересованы въ возможномъ уменьшеніи строительныхъ издержекъ.

Въ виду сего предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія за незначительными измѣненіями одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 4 Іюля 1908 года.

Объ увеличеніи облигаціоннаго капитала общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги смотри стр. 286.

О возраженіяхъ правленія названнаго общества смотри стр. 296—302.

О сооруженіи ширококолейной линіи общаго пользованія отъ станціи „Кокандъ“ Средне-Азіатской желѣзной до-

Еще въ 1904 году инженеръ путей сообщенія Ковалевскій просилъ о разрѣшеніи ему сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи отъ станціи Кокандъ, Средне-Азіатской желѣзной дороги, до города Намангана, Ферганской области. Затѣмъ въ 1908 году

роги, до города Намангана, Ферганской области.

инженеръ Ковалевскій привелъ подробныя данныя относительно испрашиваемой имъ концессіи, главныя основанія коей были затѣмъ установлены состоящею при Министерствѣ Финансовъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Съ своей стороны, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, въ совмѣстномъ представленіи своемъ по настоящему дѣлу, объяснили, что сооруженіе намѣченной линіи Кокандъ—Наманганъ представляется весьма желательнымъ. Городъ Наманганъ, имѣя до 70 тысячъ жителей, является крупнымъ центромъ по сбыту товаровъ, главнымъ образомъ мануфактуры, и, находясь въ районѣ хлопковыхъ плантацій, служитъ мѣстомъ сосредоточенія торговли и обработки хлопка, а потому можетъ несомнѣнно дать будущей линіи значительное количество грузовъ. Кромѣ того, въ 30 верстахъ отъ названнаго города находятся богатыя мѣсторожденія нефти, вся же проектируемая между Кокандомъ и Наманганомъ линія, протяженіемъ въ 85,73 версты, прорѣзываетъ населеннѣйшую и плодороднѣйшую часть Ферганы. Поддерживая, вслѣдствіе сего, предположеніе о дарованіи Ковалевскому просимой имъ концессіи, Статсъ-Секретарь Коковцовъ и Инженеръ—Генералъ-Лейтенантъ Шауфусъ полагали предоставить предпринимателю образовать, для сооруженія этой линіи, стоимость коей исчисляется въ 4.000.000 р., акціонерное общество. Акціонерный капиталъ предпріятія опредѣлялся въ размѣрѣ 1.516.000 р., а облигаціонный—въ суммѣ не свыше 4.548.000 р. нарицательныхъ, реализація коихъ предположена была по курсу 61,5 за 100, причемъ облигаціямъ общества, приносящимъ 5% интереса, не присваивалось правительственной гарантіи. Предпріятію предоставлялись нѣкоторыя изъ льготъ, предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи.

Департаментъ съ своей стороны находилъ, что соединеніе рельсовымъ путемъ станціи «Кокандъ»,

Средне-Азіатской дороги, съ городомъ Наманганомъ представляется весьма желательнымъ въ интересахъ Ферганской области, въ коей имѣются разнообразныя естественныя богатства и въ коей сельскохозяйственная культура достигла высокой степени развитія. Финансовое положеніе проектируемой желѣзной дороги можетъ почитаться вполнѣ обезпеченнымъ, такъ какъ грузооборотъ ея, по произведеннымъ исчисленіямъ, окажется настолько значительнымъ, что доходы дороги покроютъ не только всѣ издержки по ея эксплоатаціи, но и платежи роста и погашенія по облигаціямъ, выпускаемымъ къ тому же безъ всякой правительственной гарантіи. Въ виду этого предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, за незначительными измѣненіями, одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 14 Іюля 1908 года.

Объ утвержденіи новаго устава общества Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги *смотри стр. 85.*

Объ образованіи общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги.

Вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожной линіи Армавиръ-Туапсе возникъ еще въ 1902 году, причемъ первоначально означенная линія разсматривалась какъ одинъ изъ варіантовъ Черноморской желѣзной дороги, осуществленіе коей было возложено на общество Владикавказской желѣзной дороги въ силу Высочайше утвержденнаго, 1 Марта 1902 года, четвертаго дополненія къ уставу названнаго общества. Затѣмъ, во исполненіе Высочайшаго повелѣнія 16 Августа 1903 года, Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія входили въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о разрѣшеніи упомянутому обществу сооруженія и эксплоатаціи линіи Армавиръ-Туапсе, но на журналѣ Соединеннаго Присутствія Его Императорскому Величеству

благоугодно было въ 6 день Іюня 1904 года начертать: «По случаю тягостей войны отложить постройку». Дальнѣйшаго движенія дѣло о сооруженіи линіи не получило и самое четвертое дополненіе къ уставу общества Владикавказской дороги было отмѣнено 5 Апрѣля 1905 года. Между тѣмъ мѣстное населеніе не переставало возбуждать настойчивыя ходатайства о сооруженіи упомянутой линіи, указывая, что существующіе въ краѣ рельсовые пути не удовлетворяютъ современному развитію въ Кубанской области сельско-хозяйственной промышленности, нуждающейся въ усиленіи средствъ для вывоза хлѣбныхъ грузовъ и въ установленіи удобныхъ сообщеній съ пунктами экспорта. Въ виду этого Министры Финансовъ и Путей Сообщенія внесли во Второй Департаментъ свои предположенія о разрѣшеніи инженеру путей сообщенія Перцову постройки Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги, съ предоставленіемъ образуемому имъ съ этою цѣлью акціонерному обществу также права на устройство и оборудованіе коммерческаго порта въ Туапсе и на взиманіе платы за пользованіе портовыми и пристанскими сооруженіями. Протяженіе линіи отъ города Армавира до порта Туапсе, черезъ станицу Бѣлорѣченскую, опредѣлялось въ 223 версты; кромѣ того предположена была постройка особой вѣтви къ городу Майкопу въ 29 верстъ. Основной капиталъ общества, въ размѣрѣ 28.078.000 р. дѣйствительныхъ, потребный какъ на сооруженіе самой дороги, такъ и на устройство порта въ Туапсе, предполагалось образовать путемъ выпуска акцій на сумму 4.000.000 р. и облигацій на сумму 33.500.000 р. нарицательныхъ, причемъ облигаціямъ предоставлялась правительственная гарантія въ уплатѣ $4^1/_2$% интереса и соотвѣтствующаго сроку концессіи погашенія. Затѣмъ обществу предоставлялись льготы, предусмотрѣнныя Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государствен-

ной Экономіи Государственнаго Совѣта о привлеченіи частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства, въ томъ числѣ право на пропорціональное дѣленіе чистаго дохода между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами.

Обсудивъ приведенныя предположенія, Второй Департаментъ замѣтилъ, что проектированная къ постройкѣ Армавиръ-Туапсинская желѣзная дорога несомнѣнно внесетъ весьма крупное улучшеніе въ экономическія условія прорѣзываемаго ею края, развитіе котораго задерживается отсутствіемъ культуры и удобныхъ путей сообщенія. Между тѣмъ, природныя богатства его очень велики. Въ восточной своей части дорога проходитъ въ предѣлахъ Кубанской области по мѣстности съ весьма плодородною почвою, обслуживаемая же линіею, въ дальнѣйшемъ ея направленіи, Черноморская губернія изобилуетъ лѣсными площадями цѣнныхъ породъ и разными другими естественными богатствами, ожидающими приложенія труда. Сооруженіе новаго отпускного порта въ Туапсе и созданіе новаго, такимъ образомъ, выхода для хлѣбныхъ грузовъ Кубанской области представляется весьма желательнымъ и потому еще, что производство хлѣба въ названной области ежегодно возрастаетъ и станціи Владикавказской дороги въ періодъ хлѣбной кампаніи оказываются настолько перегруженными, что вынуждены даже прибѣгать къ временному прекращенію пріемки грузовъ. Съ другой стороны, Армавиръ-Туапсинская желѣзная дорога необходима въ интересахъ Черноморскаго побережья, отрѣзаннаго отъ мѣстъ производства дешеваго хлѣба, вслѣдствіе чего рабочія руки въ этой мѣстности, обладающей всѣми данными для увеличенія своей производительности, оказываются крайне дорогими.

Такимъ образомъ серьезное мѣстное значеніе Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги не можетъ, по мнѣнію Департамента, подлежать сомнѣнію. Принимая, далѣе, во вниманіе направленіе дороги и пред-

положенное черезъ ея посредство соединеніе Майкопскаго нефтеноснаго района съ будущимъ Туапсинскимъ портомъ, необходимо признать за дорогою и общегосударственное значеніе. Нефтяные источники въ Майкопѣ давно извѣстны и были изслѣдованы еще въ семидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія, однако, отсутствіе сколько нибудь сносныхъ путей сообщенія тормозитъ не только разработку ихъ, но даже производство въ этомъ районѣ подробныхъ изысканій. Насколько проектированная дорога представляется въ глазахъ всего мѣстнаго населенія желательною, доказывается тѣмъ, что Туапсинское городское общественное управленіе изъявило готовность безвозмездно отвести землю подъ станцію въ портѣ Туапсе, Майкопская городская дума также даетъ землю подъ желѣзнодорожную станцію безплатно, а многія станичныя общества заявляютъ, что готовы предоставить часть подлежащихъ отчужденію подъ дорогу земель безъ всякаго вознагражденія, а за остальныя получить его не наличными деньгами, а акціями общества Армавиръ-Туапсинской дороги. Что касается возраженій, которыя дѣлались противъ проведенія дороги, то при ближайшемъ разслѣдованіи они оказываются едва ли заслуживающими особаго вниманія. Опасенія Новороссійскаго биржевого комитета относительно конкуренціи будущаго Туапсинскаго порта не имѣютъ за собою достаточныхъ основаній. Нельзя забывать, что въ той части Кубанской области, которая тяготѣетъ къ Новороссійскому порту, площадь посѣва хлѣбовъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ количество предъявляемыхъ къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, весьма быстро растутъ. Далѣе, указанія на ожидаемое уменьшеніе доходности Владикавказской дороги, въ размѣрѣ около 700.000 р., не могутъ служить препятствіемъ къ проведенію новой линіи, ибо вполнѣ естественно, что всякая новая линія оттягиваетъ къ себѣ часть грузовъ отъ сосѣдней дороги. Во всякомъ случаѣ, финансовое положеніе общества Владикавказской до-

роги само по себѣ настолько прочно, а производительность Кубанской области настолько увеличивается, что указанное уменьшеніе доходности названной дороги, по всей вѣроятности, весьма скоро сгладится. Наконецъ не слѣдуетъ останавливаться передъ возможною приплатою казны для покрытія обязательныхъ платежей общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги. Размѣръ ежегодной приплаты, исчисленной комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при условіи пропорціональнаго дѣленія чистаго дохода между акціями и облигаціями, въ суммѣ 185.352 р., является болѣе или менѣе достовѣрнымъ лишь для даннаго момента. Можно съ полною основательностью полагать, что расчеты эти, какъ указываетъ опытъ и другихъ линій, измѣнятся въ благопріятную для казны сторону вскорѣ послѣ начала эксплоатаціи дороги и экономическаго оживленія обслуживаемаго ею края.

Въ виду этого Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ осуществленію предпріятія Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 17 Іюля 1908 года.

О расширеніи предпріятія общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги смотри стр 183.

Объ образованіи общества Ейской желѣзной дороги.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о сооруженіи Ейской желѣзной дороги заключались въ образованіи акціонернаго общества, для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги нормальной колеи, общаго пользованія, отъ станціи Сосыки Владикавказской желѣзной дороги до города Ейска, Кубанской области, съ вѣтвью къ порту въ этомъ городѣ. Общее протяженіе проектированной желѣзной дороги составляетъ по проекту устава названнаго общества около 135 верстъ, причемъ дорога эта прорѣзывала, въ направленіи на станицы Уман-

скую, Староминскую и Старощербиновскую, наиболѣе плодородныя и населенныя мѣстности Ейскаго отдѣла Кубанской области. Строительная стоимость желѣзной дороги исчислена въ 7.000.000 р. дѣйствительныхъ, для реализаціи коихъ предположено образовать основной капиталъ на нарицательную сумму 9.285.000 р. посредствомъ выпуска акцій на 1.200.000 р. и $4^1/_2$% облигацій на номинальную сумму не свыше 8.085.000 р. Для облигаціоннаго займа общества испрашивается правительственная гарантія. Затѣмъ, въ видахъ облегченія образованія общества, ему предоставлялось право реализовать половину акціонернаго капитала путемъ уплаты акціями за отчуждаемыя подъ желѣзную дорогу земли, владѣльцами коихъ являлись городъ Ейскъ и мѣстныя казачьи станицы, причемъ тѣ же станицы и городъ изъявили готовность внести деньги и на остальную сумму, недостающую для образованія акціонернаго капитала. Приэтомъ расцѣночная вѣдомость подлежала утвержденію Министра Путей Сообщенія до признанія общества состоявшимся съ тѣмъ, чтобы мѣстное населеніе, принимающее участіе въ реализаціи акціонернаго капитала своими земельными имуществами, было заранѣе освѣдомлено о количествѣ подлежащихъ отчужденію у него подъ желѣзную дорогу земель и чтобы сдѣлки по этому отчужденію производились по цѣнамъ, установленнымъ въ расцѣночной вѣдомости. Прочія постановленія проектируемой концессіи въ общемъ не отличались отъ другихъ принятыхъ въ послѣднее время условій образованія частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ обществу Ейской желѣзной дороги предполагалось предоставить цѣлый рядъ льготъ, предусмотрѣнныхъ закономъ 10 Іюня 1905 года.

При обсужденіи изложенныхъ предположеній Департаментъ остановился, прежде всего, на вопросѣ о томъ, насколько дарованіе правительственной гарантіи облигаціонному капиталу общества и предоставленіе сему послѣднему испрашиваемыхъ

льготъ оправдывается экономическимъ значеніемъ проектированнаго рельсоваго пути. Въ этомъ отношеніи Департаментъ не могъ не принять во вниманіе, что Ейская желѣзная дорога призвана обслуживать богатѣйшую по плодородію своему мѣстность, лишенную въ настоящее время удобныхъ путей сообщенія. По подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, уже въ первое время эксплоатаціи проектируемой желѣзной дороги слѣдуетъ ожидать поступленія на нее свыше 15.000.000 пудовъ грузовъ мѣстнаго происхожденія. Насколько постройка этого рельсоваго пути вызывается назрѣвшими потребностями мѣстнаго населенія, видно изъ того, что реализація акціонернаго капитала общества будетъ произведена, безъ участія биржи и банковъ, исключительно на средства города Ейска и расположенныхъ въ районѣ пролеганія желѣзной дороги казачьихъ станицъ. При этомъ экономическое значеніе дороги далеко не ограничивается и не исчерпывается выгодами исключительно мѣстнаго характера. Для грузовъ обширнаго района Предкавказья, охватывающаго плодороднѣйшія въ Россіи области Кубанскаго и Терскаго казачьихъ войскъ, главнѣйшимъ выходомъ къ Черному морю служитъ въ настоящее время портъ въ Ростовѣ-на-Дону. Вслѣдствіе переобремененности этого порта грузами и громадныхъ издержекъ, которыхъ потребовало бы его расширеніе и переустройство въ интересахъ быстро растущей производительности вышеупомянутаго района, въ послѣднее время было приступлено къ оборудованію на счетъ казны портовыхъ устройствъ въ Ейскѣ. Построенный въ царствованіе Императора Николая I въ цѣляхъ «преподать жителямъ Ставропольской губерніи и войска Черноморскаго (нынѣ Кубанскаго) новыя средства къ успѣшному и выгодному сбыту за границу произведеній ихъ сельскаго хозяйства», названный городъ обладаетъ весьма благопріятными природными условіями для развитія своей морской торговли. Нынѣ же съ углубленіемъ Керченскаго пролива и съ осуществленіемъ проектируемой

желѣзнодорожной линіи, которая соединитъ Ейскій портъ съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ и, въ частности, съ Владикавказскою желѣзною дорогою, портъ этотъ обѣщаетъ получить значеніе первенствующей торговой пристани для грузооборота Сѣвернаго Кавказа. По произведеннымъ предварительнымъ подсчетамъ Ейская желѣзная дорога уже въ первые годы эксплоатаціи будетъ пропускать въ портъ свыше 10.000.000 пудовъ транзитныхъ грузовъ, весь же грузооборотъ ея достигнетъ 26.000.000 пудовъ. Приведенныя данныя побуждаютъ признать за Ейскою желѣзною дорогою немаловажное государственное значеніе, оправдывающее дарованіе правительственной гарантіи выпускаемому обществомъ этой дороги облигаціонному займу, тѣмъ болѣе, что исчисленные для названной дороги размѣры товарнаго движенія не оставляютъ мѣста опасеніямъ въ томъ, что гарантія эта потребуетъ въ дѣйствительности производства какихъ либо изъ государственнаго казначейства приплатъ.

Въ виду этого предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія за незначительными измѣненіями одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 17 Іюля 1908 года.

О сооруженіи Гербы - Кѣлецкой желѣзной дороги отъ станціи Кѣльцы Привислинскихъ дорогъ до пограничнаго пункта Гербы, съ переустройствомъ существующей Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги на широкую колею.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія ходатайствовали о разрѣшеніи обществу Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги построить ширококолейную желѣзнодорожную линію общаго пользованія отъ города Ченстохова до станціи Кѣльцы Привислинскихъ дорогъ, протяженіемъ около 109 верстъ, являющуюся продолженіемъ существовавшей линіи Гербы—Ченстоховъ, съ переустройствомъ этой послѣдней линіи на нормальную колею, и о переименованіи, въ связи съ симъ, названнаго общества въ общество Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги. Согласно представленному проекту устава этого общества, основной

капиталъ всего предпріятія Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги долженъ былъ образоваться посредствомъ выпуска акцій на сумму 2.320.000 р. и $4^1/_2$% гарантированныхъ Правительствомъ облигацій на сумму 9.280.000 р. нарицательныхъ. При этомъ акціи Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги должны были быть обмѣнены, акція за акцію, на акціи общества Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги.

Войдя въ обсужденіе приведенныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что проектируемая линія Ченстоховъ—Кѣльцы прорѣжетъ густо населенныя мѣстности Кѣлецкой и Петроковской губерній, съ высокою сельско-хозяйственною культурою и значительными лѣсными богатствами, въ начальномъ же своемъ пунктѣ—Ченстоховѣ примкнетъ къ району, въ коемъ широко развита фабрично-заводская промышленность, преимущественно металлургическая и текстильная. Обслуживая, такимъ образомъ, интересы Ченстоховскаго промышленнаго района и сокращая пробѣгъ грузовъ въ сообщеніяхъ съ остальною сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, проектируемая линія будетъ несомнѣнно имѣть крупное мѣстное значеніе. Но, помимо этого, Гербы-Кѣлецкая дорога, при переустройствѣ существующей Гербы-Ченстоховской линіи на широкую колею и при примыканіи ея въ Кѣльцахъ къ Привислинскимъ дорогамъ, получитъ и транзитное значеніе, такъ какъ черезъ пограничный пунктъ Гербы создастся новый вывозной путь, сокращающій сообщеніе между русскою желѣзнодорожною сѣтью и юго-восточною частью Германской Имперіи. Поэтому Департаментъ не могъ не признать, что сооруженіе Ченстоховъ-Кѣлецкой линіи и переустройство существующей Гербы-Ченстоховской дороги въ достаточной степени оправдываются какъ мѣстными, такъ равно и общегосударственными интересами. Что же касается испрашиваемой для облигаціоннаго капитала общества правительственной гарантіи, то чистый доходъ Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги исчис-

ленъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 523.768 р. и, такимъ образомъ, обезпечиваетъ покрытіе платежей процентовъ и погашенія по облигаціямъ, размѣръ коихъ опредѣляется въ 429.756 р. Въ виду этого Департаментъ полагалъ, что казна отъ дарованія облигаціонному капиталу общества правительственной гарантіи ущерба не понесетъ.

Отнесясь, засимъ, съ особливымъ вниманіемъ къ заявленію военнаго вѣдомства о томъ, что проектируемая дорога не является желательною со стратегической точки зрѣнія, Департаментъ замѣтилъ, однако, что значеніе этого заявленія существенно ослабляется послѣдующимъ отзывомъ названнаго вѣдомства о томъ, что съ его стороны не встрѣчается препятствій къ сооруженію дороги, если этого настоятельно требуютъ экономическіе интересы края. Кромѣ того общество, въ лицѣ своего правленія, изъявило готовность дать обязательство исполнить при сооруженіи Гербы-Кѣлецкой дороги, за свой счетъ, рядъ работъ, признанныхъ военнымъ вѣдомствомъ необходимыми въ военно-стратегическихъ цѣляхъ, а также выполнять, по указаніямъ этого вѣдомства, вызываемыя тѣми же цѣлями требованія во время эксплоатаціи дороги. При наличности такого обязательства заявленныя первоначально военнымъ вѣдомствомъ возраженія противъ осуществленія Кѣлецко-Ченстоховской линіи должны были, по мнѣнію Департамента, почитаться устраненными.

Руководствуясь изложеннымъ и сдѣлавъ въ проектѣ устава общества лишь нѣкоторыя незначительныя измѣненія, Второй Департаментъ одобрилъ изложенныя выше предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 17 Іюля 1908 года.

О предоставленіи обществу Москов-

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ

ходатайствомъ объ утвержденіи проекта шестого дополненія къ Высочайше утвержденному, 24 Декабря 1866 года, уставу общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, съ предоставленіемъ названному обществу сооруженія и эксплоатаціи однопутной ширококолейной желѣзнодорожной линіи магистральнаго типа: а) отъ станціи Бахмачъ, Курско-Кіевскаго участка Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, до станціи Ични, узкоколейной вѣтви Круты-Красное; б) отъ станціи Золотоноши, той же вѣтви, до города Черкассъ, съ мостомъ черезъ Днѣпръ, и в) отъ станціи Бобринской, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, черезъ Новомиргородъ и Вознесенскъ, до Одессы, съ устройствомъ въ Одессѣ товарной станціи у порта и пассажирской въ самомъ городѣ. При этомъ предполагалось обязать названное общество перестроить въ дорогу той же колеи и того же типа упомянутый узкоколейный участокъ Ичня—Золотоноша, а также принять отъ казны въ аренду и включить въ составъ проектируемой магистрали Черкасскую вѣтвь Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ станціи Бобринской до города Черкассъ, переустроивъ эту вѣтвь въ линію магистральнаго типа. Общее протяженіе всей проектируемой желѣзной дороги отъ Бахмача до Одессы опредѣлялось, приблизительно, въ 619 верстъ. Независимо отъ изложеннаго, общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги принимало на себя обязанность въ теченіе двухъ лѣтъ со дня Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента по настоящему дѣлу произвести, за счетъ акціонеровъ, изысканія ширококолейной желѣзнодорожной линіи отъ станціи Ични или Прилукъ, Одесса-Бахмачской желѣзной дороги, черезъ Нѣжинъ и Черниговъ, до станціи Новобѣлицы, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, и результаты этихъ изысканій представить Правительству, отъ котораго зависѣло бы подвергнуть вопросъ о постройкѣ этой новой линіи особому разсмотрѣнію. При этомъ производство обще-

ско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги сооруженія и эксплоатаціи ширококолейной желѣзнодорожной линіи Одесса—Бахмачъ.

ствомъ означенныхъ изысканій не давало ему никакихъ правъ, а на Правительство не налагало никакихъ обязательствъ относительно предоставленія обществу концессіи на сооруженіе упомянутой линіи.

Строительный капиталъ Бахмачъ-Одесской желѣзной дороги, съ подвижнымъ составомъ и прочими принадлежностями и съ присоединеніемъ потребной суммы на образованіе оборотнаго капитала, считая послѣдній по 1.000 р. на версту всего протяженія линіи Бахмачъ—Одесса, не долженъ былъ превышать 55.628.000 р. дѣйствительныхъ. Для образованія этого строительнаго капитала предполагалось разрѣшить обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги выпускать, по мѣрѣ надобности, гарантированныя Правительствомъ $4^1/_2$% облигаціи, съ погашеніемъ ихъ къ сроку концессіи названной дороги, т. е. къ 24 Декабря 1955 года.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ выслушалъ объясненіе Министра Финансовъ о томъ, что главною цѣлью сооруженія проектируемой Одесско-Бахмачской желѣзной дороги является кратчайшее соединеніе Одессы съ Москвою и вообще съ подмосковнымъ промышленнымъ райономъ. Одесса, до послѣдняго времени занимавшая среди русскихъ портовъ первое мѣсто по отпуску товаровъ, соединена съ общею желѣзнодорожною сѣтью одной только линіею, которая, притомъ, тяготѣетъ къ западу и проходитъ, сравнительно, въ близкомъ разстояніи отъ государственной границы; со всѣми же остальными мѣстностями и, въ особенности, съ центромъ и юго-востокомъ Россіи, Одесса связана кружнымъ путемъ. Такое положеніе города и порта, не говоря уже объ опасности, какою оно угрожаетъ въ военное время, представляется весьма невыгоднымъ въ экономическомъ отношеніи, заставляя каждый пудъ груза, идущій изъ указанныхъ мѣстностей въ Одессу или слѣдующій въ обратномъ направленіи, совершать напрасный перепро-

бѣгъ. При такихъ условіяхъ понятно, что въ теченіе уже болѣе двухъ десятилѣтій постоянно возникали и продолжаютъ возникать предположенія о сооруженіи по направленію къ Одессѣ второй желѣзнодорожной линіи. Предположенія эти не получали, однако, до сихъ поръ дальнѣйшаго движенія вслѣдствіе различныхъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ. Представленный нынѣ на уваженіе Департамента проектъ, осуществленіемъ котораго будетъ достигнуто сокращеніе пути между Москвою и Одессою на 165 верстъ, уже въ силу одного этого обстоятельства имѣетъ весьма важное общегосударственное значеніе. Сверхъ того, проектируемая постройка новаго желѣзнодорожнаго моста черезъ рѣку Днѣпръ близъ города Черкассъ представляется съ точки зрѣнія стратегической крайне желательною. Хотя въ настоящее время на названной рѣкѣ имѣется уже четыре такихъ моста—недавно открытый Александровскій на Второй Екатерининской желѣзной дорогѣ, въ Екатеринославѣ, Кременчугѣ и Кіевѣ, однако, военное вѣдомство уже давно настаиваетъ на сооруженіи новаго желѣзнодорожнаго моста черезъ Днѣпръ въ той именно его части, которая находится между послѣдними двумя городами. Несомнѣнную въ стратегическомъ отношеніи важность имѣетъ также и обусловленная техническими потребностями проектируемой магистрали перестройка на широкую колею значительной части (болѣе 136 верстъ) нынѣшней узкоколейной линіи Круты—Красное, не говоря уже о выгодности этой перестройки для торговли и промышленности, такъ какъ этимъ устраняются неудобства и убытки, неизбѣжные при перегрузкѣ товаровъ съ одной колеи на другую. Притомъ уменьшеніе количества узкоколейныхъ путей общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги должно благопріятно отразиться на результатахъ эксплоатаціи всего предпріятія, въ чемъ заинтересована и казна, какъ участница въ прибыляхъ общества.

Не менѣе важнымъ и неотложнымъ представляется сооруженіе проектируемой желѣзной дороги также и съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ. Громадная—до 30.000.000 десятинъ—хлѣбородная площадь Херсонской губерніи, заключающаяся въ четырехугольникѣ Одесса—Бирзула—Знаменка—Николаевъ и естественно тяготѣющая къ Одессѣ, не имѣетъ съ нею другого сообщенія, кромѣ гужевого пути, или кружнаго, не всегда доступнаго, воднаго пути по рѣкѣ Южному Бугу и затѣмъ моремъ. Проведеніе въ этомъ богатомъ районѣ рельсоваго пути составляетъ для него, такимъ образомъ, жизненную потребность. Наконецъ, дорога эта существенно необходима и въ интересахъ Одессы, которая еще въ сравнительно недавнее время переживала періодъ расцвѣта своей торгово-промышленной дѣятельности, нынѣ же, вслѣдствіе различныхъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ и, въ особенности, вслѣдствіе неудовлетворительности обслуживающихъ ее желѣзнодорожныхъ сообщеній, испытываетъ значительныя экономическія затрудненія, устраненіемъ которыхъ необходимо своевременно озаботиться.

Обращаясь къ оцѣнкѣ проектируемаго предпріятія съ финансовой его стороны, Статсъ-Секретарь Коковцовъ, по вопросу объ ожидаемомъ отъ сооруженія новой дороги уменьшеніи доходности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—Юго-Западныхъ и Харьково-Николаевской, вслѣдствіе отвлеченія съ нихъ на новую линію извѣстной части грузовъ, замѣтилъ, что недоборъ по эксплоатаціи названныхъ дорогъ, по приблизительному подсчету, можетъ составить около 3 милл. р. въ годъ. Допуская даже, что дѣйствительно такой недоборъ будетъ имѣть мѣсто, слѣдуетъ, однако, принять во вниманіе тѣ непосредственныя выгоды, какія будутъ достигнуты сооруженіемъ новой дороги для населенія и торговли. На одномъ сокращеніи пробѣга грузовъ противъ существующихъ кружныхъ направленій выгоды эти

составятъ, по исчисленію комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, до 1,2 милл. р. въ годъ; къ этому надо прибавить тѣ суммы, не поддающіяся сколько нибудь точному учету, но также, конечно, значительныя, которыя будутъ сбережены населеніемъ и торговлей отъ устраненія переплатъ по гужевой перевозкѣ товаровъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя теперь лишены рельсовыхъ путей. Наконецъ, если учесть съ одной стороны—проценты на тотъ капиталъ, который казнѣ необходимо затратить на увеличеніе подвижного состава Юго-Западныхъ и Харьково-Николаевской желѣзныхъ дорогъ для удовлетворенія потребностей движенія въ мѣрѣ, соотвѣтствующей тому количеству грузовъ, какое снимается съ названныхъ дорогъ проектируемою нынѣ линіею, а съ другой стороны—чистый доходъ казны въ видѣ участія въ дополнительной прибыли общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, исчисляемый, приблизительно, въ 420.000 р., то предполагаемое пониженіе выручки казенной сѣти въ зависимости отъ сооруженія линіи Одесса—Бахмачъ едва ли можетъ имѣть рѣшающее значеніе въ вопросѣ о постройкѣ этой линіи.

Къ изложенному Министръ Путей Сообщенія, съ своей стороны, присовокупилъ, что ожидаемое уменьшеніе доходности казенной сѣти вслѣдствіе сооруженія новой желѣзной дороги едва ли можетъ выразиться въ сколько-нибудь значительныхъ суммахъ, въ виду постоянно возрастающаго количества перевозокъ, а слѣдовательно, и увеличенія дохода Юго-Западныхъ дорогъ. Въ 1903 г. валовая выручка этихъ дорогъ простиралась до 63.000.000 р.; затѣмъ она нѣсколько понизилась, но въ 1906 г. поднялась до 68.000.000 р., а въ 1907 г.—до 69.000.000 р. При этомъ въ 1903 г. на долю грузовъ малой скорости изъ общей вырученной суммы причиталось 44.000.000 р., въ 1906 г.—46.000.000 р., а въ 1907 г. выручка не уменьшилась, несмотря на потерю Юго-Западными доро-

гами участка Ковель—Брестъ—Граево, присоединеннаго къ Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Такимъ образомъ, по мнѣнію Инженеръ-Генералъ-Лейтенанта Шауфуса, имѣлось полное основаніе надѣяться, что ожидаемый въ будущемъ недоборъ возмѣстится естественнымъ ростомъ движенія и связанныхъ съ нимъ доходовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Выслушавъ приведенныя объясненія и вполнѣ раздѣляя высказанныя Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія сужденія о важномъ государственно-экономическомъ значеніи проектируемой Одесса—Бахмачской желѣзной дороги и о желательности скорѣйшаго ея сооруженія, Департаментъ, съ своей стороны, замѣтилъ, что осуществленіе этого предпріятія представляется своевременнымъ именно теперь, когда, по состоянію денежнаго рынка, является возможность реализовать облигаціонный капиталъ по курсу 81½, какъ это достигнуто въ отношеніи облигацій Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, а, можетъ быть, и высшему. При этомъ условіи соотвѣтственно уменьшилась бы исчисленная въ представленіи по настоящему дѣлу сумма ежегоднаго платежа процентовъ интереса и погашенія, а съ другой стороны увеличилась бы и доля, причитающаяся казнѣ въ видѣ участія въ прибыляхъ общества, а слѣдовательно еще болѣе компенсировался бы предполагаемый недоборъ казенной желѣзнодорожной сѣти. Что касается вліянія сооруженія новой желѣзнодорожной линіи на финансовое положеніе самого общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, то въ этомъ отношеніи Департаментъ принялъ во вниманіе, что названное общество, основанное первоначально для постройки и эксплоатаціи магистральной Курско-Кіевской линіи, провело затѣмъ желѣзнодорожные пути отъ Льгова черезъ Брянскъ на Москву и отъ Курска на Воронежъ, въ дальнѣйшемъ же развитіи своихъ предпріятій уклонилось въ сторону сооруженія цѣлой сѣти мелкихъ узкоколей-

ныхъ подъѣздныхъ путей, эксплоатація которыхъ далеко не оправдала возлагавшихся на нихъ ожиданій, а, напротивъ, привела къ убыткамъ. Въ послѣднее время, съ проведеніемъ новыхъ магистральнаго типа линій отъ Кіева на Полтаву и отъ Конотопа на Навлю и перестройкою на нормальную колею соотвѣтствующихъ узкоколейныхъ участковъ, въ этомъ отношеніи уже достигнуто извѣстное улучшеніе; сооруженіе новой магистрали отъ Бахмача на Одессу, также соединенное съ довольно значительнымъ сокращеніемъ длины эксплоатируемыхъ обществомъ узкоколейныхъ путей, благодаря перестройкѣ ихъ на широкую колею, должно явиться дальнѣйшимъ шагомъ къ исправленію допущенныхъ въ прежнее время ошибокъ, неблагопріятно отражавшихся на финансовомъ положеніи общества. Такимъ образомъ нѣтъ основанія опасаться, что сооруженіемъ новой линіи общество можетъ быть вовлечено въ невыгодное предпріятіе, подобное тѣмъ, которыя привели къ разстройству дѣлъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Наоборотъ важное коммерческое значеніе магистрали, соединяющей Одессу съ нашимъ промышленнымъ центромъ, служитъ, по мнѣнію Департамента, достаточнымъ ручательствомъ усиленія доходности общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Въ заключеніе Департаментъ коснулся вопроса о связи проведенія Одесса-Бахмачской дороги съ намѣченнымъ самимъ Правительствомъ расширеніемъ Одесскаго порта и въ частности—съ устройствомъ въ Одессѣ хлѣбной гавани. Въ этомъ отношеніи Департаментъ разсуждалъ, что постройка дороги не можетъ оказать существеннаго вліянія на положеніе Одесскаго порта, такъ какъ количество имѣющихъ поступить по этой линіи въ Одессу новыхъ грузовъ опредѣлялось въ размѣрѣ не свыше 20.000.000—25.000.000 пуд., что, при общемъ грузооборотѣ порта въ 300.000.000 пуд., не будетъ имѣть особеннаго значенія и не потребуетъ

какихъ либо новыхъ портовыхъ приспособленій. Поэтому, хотя расширеніе названнаго порта соотвѣтственно современнымъ коммерческимъ потребностямъ и составляетъ одну изъ важныхъ очередныхъ задачъ нашей хозяйственно-экономической жизни, но вопросъ этотъ долженъ получить совершенно независимое отъ настоящаго дѣла разрѣшеніе. Въ виду этого Департаментъ счелъ полезнымъ высказать, что выдача концессіи на проведеніе къ Одессѣ новой желѣзнодорожной линіи ни въ какомъ случаѣ не можетъ и не должна предрѣшать вопроса о производствѣ въ Одесскомъ портѣ, ко времени открытія по этой линіи движенія, какихъ либо переустройствъ распоряженіемъ и за счетъ казны.

Руководствуясь изложеннымъ, Департаментъ одобрилъ предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія за незначительными лишь измѣненіями.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 17 Іюля 1908 года.

Объ увеличеніи размѣра строительной стоимости Одесса-Бахмачской желѣзной дороги *смотри стр. 287.*

Объ образованіи общества Подольской желѣзной дороги.

Сооруженіе рельсоваго пути отъ станціи Шепетовка, главной линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, черезъ Староконстантиновъ и Проскуровъ, на Каменецъ-Подольскъ давно уже признавалось Правительствомъ необходимымъ съ точки зрѣнія какъ общегосударственныхъ, такъ и мѣстныхъ интересовъ. Постройку означенной дороги первоначально предполагалось произвести на средства казны; предположеніе это, однако, не осуществилось, вслѣдствіе возникшихъ между вѣдомствами разномыслій относительно направленія линіи, причемъ вопросъ о проведеніи ея по тому или другому варіанту былъ обращенъ къ дополнительному на мѣстѣ обслѣдованію. Затѣмъ, въ виду измѣнившихся политическихъ и финансовыхъ условій, мысль о постройкѣ проектированной желѣз-

ной дороги распоряженіемъ Правительства была оставлена и, взамѣнъ того, было предположено передать право сооруженія ея частнымъ предпринимателямъ.

Изъ числа предпринимателей, выступившихъ соискателями на полученіе означенной концессіи, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признали предпочтительнымъ предоставить концессію группѣ предпринимателей, съ В. А. Ясюнинскимъ во главѣ, предоставивъ ей образовать, для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи магистральнаго типа, протяженіемъ около 224 верстъ, отъ станціи Шепетовки, чрезъ Староконстантиновъ и Проскуровъ, до города Каменецъ-Подольска, акціонерное общество Подольской желѣзной дороги. Согласно проекту устава сего общества, основной капиталъ предпріятія опредѣлялся въ суммѣ 23.260.000 р. нарицательныхъ и долженъ былъ состоять изъ акцій на сумму 3.500.000 р. и $4^1/_2$% облигацій на сумму 19.760.000 р. Обществу предполагалось предоставить, въ полномъ объемѣ, предусмотрѣнныя Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія льготы, въ томъ числѣ правительственную гарантію $4^1/_2$% облигацій общества и пропорціональное распредѣленіе между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами чистаго дохода предпріятія.

Валовой доходъ линіи Шепетовка—Каменецъ-Подольскъ исчислялся въ 2.083.000 р. при эксплоатаціонныхъ расходахъ въ 1.263.000 р. Обязательные платежи по облигаціонному капиталу опредѣлялись въ круглой суммѣ 915.000 р., а платежи процентовъ (въ размѣрѣ до 3% годовыхъ) и погашенія по акціямъ—въ размѣрѣ около 110.000 р. Вмѣстѣ съ тѣмъ съ проведеніемъ означенной линіи ожидалось пониженіе чистаго дохода казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на сумму около 457.000 р., вслѣдствіе отвлеченія отъ нихъ новою дорогою части грузовъ.

Приступивъ къ обсужденію изложенныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что намѣченная къ

*

постройкѣ Подольская желѣзная дорога будетъ, несомнѣнно, имѣть весьма крупное экономическое значеніе. Этимъ рельсовымъ путемъ будетъ обслуживаться одна изъ богатѣйшихъ по почвеннымъ и климатическимъ условіямъ областей Имперіи, въ которой сельско-хозяйственная промышленность, главнымъ образомъ свекло-сахарная и мукомольная, не могла до сего времени достигнуть надлежащаго развитія единственно по отсутствію желѣзнодорожныхъ сообщеній. Сооруженіемъ проектируемой линіи также достигнуто будетъ соединеніе съ общею желѣзнодорожною сѣтью города Каменецъ-Подольска, являющагося мѣстнымъ административнымъ и торговымъ центромъ. Кромѣ того, означенная дорога, направленіе и условія сооруженія коей согласованы, какъ видно изъ дѣла, съ требованіями военнаго вѣдомства, имѣетъ весьма крупное значеніе и для обороны государства, настоятельно требующей проложенія въ юго-западномъ приграничномъ районѣ рельсовыхъ путей, отвѣчающихъ современнымъ стратегическимъ задачамъ. Признавая поэтому проведеніе Подольской желѣзной дороги необходимымъ и полезнымъ для государства предпріятіемъ, но имѣя въ виду невозможность осуществленія его въ ближайшіе годы средствами казны, Департаментъ считалъ вполнѣ соотвѣтственнымъ разрѣшить избраннымъ Правительствомъ предпринимателямъ, въ лицѣ В. А. Ясюнинскаго, К. К. Жандръ и другихъ, образовать для сооруженія названной дороги частное желѣзнодорожное общество.

Обратясь затѣмъ къ выясненію финансовыхъ результатовъ предпріятія, Департаментъ замѣтилъ, что, согласно приведеннымъ въ представленіи расчетамъ о вѣроятной доходности Подольской желѣзной дороги, послѣдняя, въ ближайшіе, по крайней мѣрѣ, годы, пока чистый доходъ предпріятія не превыситъ ожидаемой на первое время суммы 820.000 р. въ годъ, потребуетъ, при условіи примѣненія пропорціональнаго дѣленія чистаго дохода между акціонернымъ и

облигаціоннымъ капиталами, производства ежегодной изъ казны приплаты по гарантированнымъ облигаціямъ въ размѣрѣ 205.000 р. Считая, вообще, для себя обязательнымъ соблюденіе самой строгой осмотрительности при разрѣшеніи выпуска желѣзнодорожными обществами гарантированныхъ займовъ, особливо въ случаяхъ, когда дѣйствительная по нимъ отвѣтственность казны представляется вѣроятною, Департаментъ не могъ не придать отмѣченному выше обстоятельству весьма серьезнаго значенія. Департаментъ находилъ, однако, что отказывать въ испрашиваемой обществу Подольской желѣзной дороги гарантіи только на томъ основаніи, что послѣдняя потребуетъ приплаты изъ казны, едва ли было бы цѣлесообразно. Не подлежитъ сомнѣнію, что, при современномъ положеніи денежнаго рынка, необходимыя для образованія строительнаго капитала Подольской желѣзной дороги денежныя средства не могутъ быть реализованы, если облигаціямъ общества не будетъ присвоена правительственная гарантія. При такихъ условіяхъ отказъ въ предоставленіи означенной гарантіи былъ бы равносиленъ отклоненію ходатайства о постройкѣ этой желѣзной дороги, сооруженіе коей представляется, однако, по соображеніямъ экономическимъ и военно-стратегическимъ, какъ выше указано, крайне желательнымъ и даже необходимымъ. Не слѣдуетъ также упускать изъ виду, что на размѣръ облигаціоннаго капитала названной дороги, а слѣдовательно, и суммы обязательныхъ платежей по этому капиталу, оказываетъ нѣкоторое вліяніе то обстоятельство, что изъ общей суммы строительнаго капитала дороги около 1.400.000 р. дѣйствительныхъ, или свыше 1.700.000 р. нарицательныхъ (при эмиссіонномъ курсѣ облигацій въ 82 за 100) предназначаются на безвозвратныя затраты общества по приспособленію дороги къ спеціальнымъ требованіямъ военнаго вѣдомства, т. е. въ сущности на оборону государства. Помимо сего, нельзя не принять во вниманіе, что самый

расходъ казны на доплату по гарантіи, по размѣрамъ своимъ, не можетъ почитаться особенно обременительнымъ и возмѣстится, надо думать, тѣми экономическими выгодами, которыя получитъ отъ проведенія дороги прорѣзываемый ею край. Наконецъ, по мѣрѣ увеличенія чистаго дохода дороги, пропорціональное дѣленіе его между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами дастъ уже болѣе выгодные для казны результаты, причемъ приплаты по гарантіи должны совершенно прекратиться, въ случаѣ повышенія доходности дороги до 1.025.000 р.

Въ виду сего Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію обществу Подольской желѣзной дороги испрашиваемой гарантіи и къ установленію пропорціональнаго дѣленія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами чистаго дохода общества.

На семъ основаніи предположенія по настоящему дѣлу Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія за незначительными измѣненіями одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 21 Февраля 1909 года.

О возобновленіи дѣйствія устава общества Подольской желѣзной дороги смотри стр. 107.

Объ образованіи общества Кувшиновскаго подъѣздного пути.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія объ образованіи общества Кувшиновскаго подъѣздного пути заключались въ предоставленіи группѣ предпринимателей въ лицѣ Е. М. Кувшиновой, В. В. Попова, Г. Н. Шолматова и А. С. Тиханова права образовать для постройки и эксплоатаціи подъѣздного пути общаго пользованія, протяженіемъ около 54 верстъ, отъ фабрики торгово-промышленнаго товарищества М. Г. Кувшинова при селѣ Каменномъ, Новоторжскаго уѣзда, до станціи Торжокъ, Николаевской желѣзной дороги, акціонерное общество Кувши-

новскаго подъѣздного пути. По проекту устава этого общества основной капиталъ предпріятія опредѣлялся въ суммѣ 1.300.000 р. нарицательныхъ и состоялъ изъ акцій на сумму 600.000 р. и облигацій на сумму 700.000 р., причемъ этимъ капиталамъ, какъ акціонерному, такъ и облигаціонному, не предполагалось присваивать правительственной гарантіи.

По подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, общій размѣръ грузооборота Кувшиновскаго подъѣздного пути опредѣлялся въ 3,414 тыс. пуд., изъ коихъ 1,205 тыс. пуд. составляли грузы писчебумажной фабрики и стекляннаго завода товарищества М. Г. Кувшинова, а остальные 2,209 тыс. пуд. приходились на привозъ предметовъ мѣстнаго потребленія и на вывозъ продуктовъ сельскохозяйственной промышленности (дрова, сѣно, кожи и проч.). Сообразно указаннымъ размѣрамъ ожидаемаго грузооборота и въ предположеніи, что выручка отъ пассажирскаго движенія по проектируемому подъѣздному пути достигнетъ 900 р. на версту, валовой доходъ его исчислялся въ 167.316 р., при эксплоатаціонныхъ расходахъ въ суммѣ 107.800 р., чистая же прибыль предпріятія, за обязательными отчисленіями въ запасный капиталъ (1.190 р.) и на платежи процентовъ и погашенія по облигаціямъ (35.700 р.), ожидалась въ 22.626 р., что составляло бы около 3,7 % на акціонерный капиталъ.

Отнесясь съ своей стороны съ полнымъ сочувствіемъ къ предположенію о постройкѣ вышеозначеннаго подъѣздного пути и принимая во вниманіе, что предположенное къ образованію съ этою цѣлью акціонерное общество имѣетъ въ виду осуществить проектируемое желѣзнодорожное сооруженіе безъ какой либо со стороны Правительства гарантіи основного капитала предпріятія, Департаментъ не встрѣтилъ съ своей стороны препятствій къ предоставленію этому обществу испрашиваемой концессіи, на изъясненныхъ въ проектѣ устава основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта Высочайше утверждено 20 Мая 1909 года.

Объ увеличеніи облигаціоннаго капитала общества Кувшиновскаго подъѣздного пути *смотри стр. 285.*

Объ образованіи общества Ораніенбаумской электрической желѣзной дороги.

Съ постепеннымъ ростомъ города С.-Петербурга и, въ частности, съ увеличеніемъ населенія его окраинъ въ районѣ Нарвской части возникла настоятельная потребность въ установленіи удобнаго и соотвѣтствующаго условіямъ городской жизни сообщенія между столицею и расположенными вдоль южнаго побережья Финскаго залива многочисленными и густонаселенными пригородными и дачными мѣстностями. Вмѣстѣ съ тѣмъ обнаружилось, что потребность эта не можетъ быть въ достаточной мѣрѣ удовлетворена обслуживающею нынѣ означенныя мѣстности Ораніенбаумскою линіею казенныхъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Изъ двухъ одновременно поступившихъ въ Министерство Финансовъ проектовъ сооруженія спеціально-приспособленной для пригороднаго и дачнаго пассажирскаго сообщенія электрической желѣзной дороги отъ С.-Петербурга, черезъ Ораніенбаумъ, до Красной Горки, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признали соотвѣтственнымъ отдать предпочтеніе проекту, представленному группою предпринимателей въ лицѣ С. А. Бернатовича, князя А. Д. Львова, С. К. Максимовича, А. А. Кистера и Л. И. Осташева. Вслѣдствіе сего Статсъ-Секретарь Коковцовъ и Тайный Совѣтникъ Рухловъ внесли на уваженіе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта предположенія свои о разрѣшеніи названнымъ лицамъ образовать для постройки и эксплоатаціи электрической желѣзной дороги общаго пользованія отъ черты города С.-Петербурга, близъ Нарвскихъ воротъ, до села Красной Горки, С.-Петербургской губерніи, протяженіемъ около 62 верстъ, акціонерное общество Ораніенбаумской электрической желѣзной дороги.

Согласно предположеніямъ названныхъ Министровъ, постройка предположенной электрической желѣзной дороги должна производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ, по особымъ облегченнымъ техническимъ условіямъ, примѣнительно къ утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія правиламъ сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей общаго пользованія. Обществу предоставлялось право принудительнаго отчужденія частновладѣльческихъ и безплатнаго занятія казенныхъ земель въ количествѣ, потребномъ для сооруженія дороги и ея устройствъ, безвозмезднаго пользованія, съ согласія подлежащихъ вѣдомствъ, для прокладки путей обочинами шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, а также право занятія отчуждаемыхъ недвижимыхъ имуществъ вслѣдъ за совершеніемъ на нихъ описей. Основной капиталъ предпріятія опредѣлялся въ суммѣ 9.671.000 р. нарицательныхъ и составлялся изъ акцій на сумму 2.881.000 р. и облигацій на сумму 6.790.000 р. Капиталамъ общества, какъ акціонерному, такъ и облигаціонному, правительственной гарантіи не присваивалось.

Приступивъ къ обсужденію изложенныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что намѣченная къ постройкѣ Ораніенбаумская электрическая желѣзная дорога будетъ несомнѣнно имѣть крупное экономическое и общественное значеніе. Въ ближайшей къ С.-Петербургу части ея—отъ городской черты до станціи Ульянки—означенная дорога явится наиболѣе удобнымъ путемъ сообщенія съ столицею для жителей расположенныхъ по Нарвскому шоссе густонаселенныхъ пригородовъ, такъ какъ пользованіе съ указанною цѣлью Ораніенбаумскою вѣтвью Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ нынѣ затруднительно, за отсутствіемъ на ней, между Балтійскимъ вокзаломъ и станціею Лигово, промежуточныхъ остановочныхъ пунктовъ. Въ дальнѣйшемъ своемъ протяженіи проектируемая электрическая дорога будетъ, наряду съ означенной вѣтвью, обслуживать въ отношеніи пасса-

жирскаго движенія города Петергофъ и Ораніенбаумъ, а также рядъ весьма оживленныхъ въ лѣтніе мѣсяцы дачныхъ мѣстностей, и тѣмъ самымъ—съ одной стороны—облегчитъ перегруженную нынѣ пассажирскими перевозками казенную линію, а съ другой—установитъ болѣе соотвѣтствующее условіямъ жизни въ означенныхъ мѣстностяхъ сообщеніе ихъ съ столицею. Наконецъ, участокъ дороги отъ Ораніенбаума до Красной Горки, трассированный въ прибрежной къ Финскому заливу полосѣ, отличающейся красивымъ мѣстоположеніемъ и здоровымъ климатомъ, откроетъ возможность образованія здѣсь новыхъ дачныхъ поселеній, возникновеніе коихъ будетъ способствовать общему экономическому развитію этой мѣстности. Независимо отъ сего, предпріятіе Ораніенбаумской желѣзной дороги, во всей его совокупности, будетъ имѣть серьезное общественное значеніе въ томъ отношеніи, что съ осуществленіемъ его наименѣе состоятельные классы столичнаго населенія—многочисленные рабочіе и служащіе различныхъ учрежденій, вынужденные нынѣ, вслѣдствіе неудобства сообщенія по казенной Ораніенбаумской линіи, проживать въ предѣлахъ городской черты, нерѣдко въ крайне неблагопріятныхъ условіяхъ, получатъ возможность, пользуясь удобнымъ и дешевымъ сообщеніемъ съ столицею, селиться въ расположенныхъ вдоль линіи новой дороги загородныхъ мѣстностяхъ среди здоровыхъ и во всякомъ случаѣ болѣе благопріятныхъ, чѣмъ въ городѣ, условій.

Признавая по изъясненнымъ выше соображеніямъ осуществленіе предпріятія Ораніенбаумской электрической желѣзной дороги весьма желательнымъ и полезнымъ съ точки зрѣнія интересовъ населенія города С.-Петербурга и южнаго побережья Финскаго залива, Департаментъ считалъ, однако, нужнымъ отмѣтить, что на интересахъ казны проведеніе этой новой дороги отразится нѣкоторымъ сокращеніемъ доходности Сѣверо-Западныхъ казенныхъ дорогъ, вслѣдствіе

отвлеченія значительнаго числа пассажировъ съ Ораніенбаумской линіи названныхъ дорогъ. Тѣмъ не менѣе обстоятельство это не должно служить основаніемъ къ отклоненію предположенія о проведеніи проектируемой электрической дороги, такъ какъ казенный участокъ С.-Петербургъ—Ораніенбаумъ настолько переобремененъ нынѣ пассажирскими перевозками, что въ случаѣ, еслибы постройка новой дороги не состоялась, то въ самомъ ближайшемъ времени потребовалось бы усиленіе пропускной способности означеннаго участка прокладкою третьяго пути. Что же касается вопроса о возможности осуществленія предпріятія съ точки зрѣнія финансовой, то въ этомъ отношеніи Департаментъ принялъ во вниманіе, что, согласно исчисленіямъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, валовая выручка проектируемой Ораніенбаумской желѣзной дороги, въ расчетѣ на 3.810 тыс. пассажировъ, опредѣляется въ 858.000 р., а такъ какъ эта сумма почти полностью поглощается расходами по эксплоатаціи дороги, составляющими 486.000 р., и отчисленіями на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ въ размѣрѣ 371.834 р., то, въ окончательномъ выводѣ, никакой прибыли на акціонерный капиталъ, въ первые по крайней мѣрѣ годы, не предвидится. Но такъ какъ въ проведеніи дороги ближайшимъ образомъ заинтересованы мѣстные землевладѣльцы и собственники другихъ недвижимыхъ имуществъ въ районѣ проектируемой дороги, то среди означенныхъ лицъ, надо думать, и будутъ размѣщены акціи общества, выпускаемыя на небольшую сравнительно сумму въ 2.881.000 р. Предположеніе это представляется тѣмъ болѣе вѣроятнымъ, что имѣется полное основаніе разсчитывать на увеличеніе съ теченіемъ времени доходности дороги до размѣровъ, обезпечивающихъ акціонерамъ нѣкоторый дивидендъ на акціи.

При дальнѣйшемъ разсмотрѣніи выработанныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія концессіонныхъ условій на постройку Ораніенбаумской элек-

трической желѣзной дороги, Департаментъ призналъ необходимымъ выяснить вопросъ о томъ, слѣдуетъ ли считать эту дорогу подъѣзднымъ путемъ, или же желѣзною дорогою общаго значенія и слѣдуетъ ли, въ зависимости отъ сего, примѣнить къ ней положеніе о подъѣздныхъ путяхъ (Свод. Зак., т. XII, ч. 1, Уст. Пут. Сообщ., ст. 575, прим. 3, прил., по Прод. 1906 г.), предусматривающее особый порядокъ возникновенія дѣлъ объ устройствѣ такихъ путей. По поводу сего Департаментъ замѣтилъ, что самое понятіе о подъѣздныхъ путяхъ въ дѣйствующемъ законодательствѣ съ достаточною опредѣлительностью не установлено. Не подлежитъ, однако, сомнѣнію, что признаками, характеризующими желѣзныя дороги указаннаго типа, является не та или иная тяга, примѣняемая на данной дорогѣ, или ея протяженіе, а значительность обслуживаемыхъ дорогою экономическихъ интересовъ, а также отношеніе ея къ другимъ рельсовымъ линіямъ; съ этой же точки зрѣнія Ораніенбаумская желѣзная дорога, имѣющая, какъ выше указано, вполнѣ самостоятельное и довольно крупное экономическое и общественное значеніе, не можетъ быть приравнена къ подъѣзднымъ путямъ. Въ виду сего и не имѣя возраженій по существу дѣла, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ учрежденію общества Ораніенбаумской электрической желѣзной дороги на изъясненныхъ въ проектѣ устава основаніяхъ, а равно къ одобренію проекта указа объ отчужденіи потребныхъ для дороги недвижимыхъ имуществъ.

Положеніе Втораго Департамента по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 19 Іюня 1909 года.

Объ отдаленіи срока взноса акціонернаго капитала общества Ораніенбаумской электрической желѣзной дороги смотри стр. 294.

О сооруженіи Балаковской желѣзной дороги.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія ходатайствовали объ утвержденіи устава акціонернаго общества, образуемаго для постройки и эксплотаціи

желѣзной дороги нормальной колеи, общаго пользованія, отъ станціи Ершовъ, Рязанско-Уральской желѣзной дороги, до пристани Балакова на рѣкѣ Волгѣ. Согласно проекту этого устава, постройка дороги должна была производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія предполагалось образовать посредствомъ выпуска негарантированныхъ Правительствомъ акцій общества на сумму 1.550.000 р. нарицательныхъ и негарантированныхъ 5% облигацій въ размѣрѣ, не превышающемъ 2.530.000 р. нарицательныхъ. Особенность финансовыхъ условій осуществленія разсматриваемаго предпріятія состояла въ установленіи предѣльнаго размѣра облигаціоннаго капитала съ тѣмъ, чтобы общество, въ случаѣ недостаточности основного капитала для производства относимыхъ на него по уставу расходовъ, покрыло всю недостающую сумму путемъ увеличенія акціонернаго своего капитала. Прочія же постановленія проектированнаго для общества Балаковской желѣзной дороги устава согласованы были въ общемъ съ постановленіями изданныхъ за послѣднее время уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненнаго предположенія, Департаментъ принялъ во вниманіе, что постройка Балаковской желѣзной дороги имѣетъ цѣлью открыть удобный доступъ къ рѣкѣ Волгѣ хлѣбнымъ грузамъ изъ района южныхъ уѣздовъ Самарской губерніи, сокращая пробѣгъ для слѣдующихъ изъ этихъ мѣстностей грузовъ на 63 версты и удешевляя провозъ ихъ до Волги, по сравненію съ Покровской линіею Рязанско-Уральской желѣзной дороги, примѣрно на 1½—2 копѣйки съ пуда. При такихъ условіяхъ проектированная дорога должна имѣть, главнымъ образомъ, значеніе желѣзнодорожнаго пути, конкурирующаго съ заволжскою вѣтвью Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Дѣйствительно, по произведеннымъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ подсчетамъ, оказывается, что изъ ожидаемыхъ

къ перевозкѣ по Балаковской дорогѣ 5.000.000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ—3,5 милл. пудовъ составляютъ грузы, отвлекаемые отъ Покровской линіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги, и лишь 1,5 милл. пудовъ доставляются изъ района, прорѣзываемаго собственно Балаковскою желѣзною дорогою. Вообще, проектируемая дорога, пролегая въ мѣстности, окаймленной съ двухъ сторонъ линіями Рязанско-Уральской желѣзной дороги, а именно Покровской линіею и вѣтвью Николаевскъ—Ершовъ, а съ третьей—рѣкою Волгою и имѣя протяженіе всего въ 100 верстъ, могла бы самостоятельно обслуживать лишь крайне ограниченный районъ. Такое заключеніе о маловажномъ, собственно говоря, значеніи проектируемой дороги не устраняется и сообщенными Министерствомъ Финансовъ отзывами мѣстныхъ земскихъ учрежденій о желательности ея сооруженія. Между тѣмъ, постройка этой дороги, по самымъ скромнымъ расчетамъ, должна уменьшить доходность Рязанско-Уральской желѣзной дороги на 185.800 р. въ годъ, по другимъ же расчетамъ убытокъ этотъ можетъ составить даже 227.000 р. въ годъ.

Принимая во вниманіе, что задолженность общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги по приплатамъ казны по гарантіи его основного капитала достигаетъ нынѣ весьма крупныхъ размѣровъ, причемъ въ частности на 1909 годъ эта приплата опредѣлялась въ суммѣ свыше 14,7 милл. рублей, Департаментъ, съ своей стороны, нашелъ, что сооруженіе Балаковской желѣзной дороги, хотя основному ея капиталу правительственной гарантіи и не присваивается, неизбѣжно, однако, должно повлечь за собою новые для государственнаго казначейства расходы въ видѣ увеличенія приплаты казны по гарантіи процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, а именно на сумму, равную размѣрамъ убытковъ этого общества отъ отвлеченія грузовъ съ эксплоатируемыхъ имъ линій на

Балаковскую дорогу. Независимо отъ сего, Департаментъ не могъ не принять въ соображеніе и того обстоятельства, что доходность проектированной новой дороги вообще является весьма мало обезпеченною, причемъ, по произведеннымъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ расчетамъ, чистый доходъ ея представляется едва достаточнымъ для покрытія ежегодныхъ платежей по облигаціонному капиталу дороги.

Находя въ виду изложеннаго, что осуществленіе Балаковской желѣзной дороги не вызывается насущными потребностями прорѣзываемой ею мѣстности и неблагопріятно отразится на интересахъ государственнаго казначейства, Департаментъ призналъ, что заявленныя о постройкѣ означенной дороги предположенія не заслуживаютъ одобренія.

На семъ основаніи Второй Департаментъ представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія по настоящему дѣлу отклонилъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта Высочайше утверждено 23 Іюня 1909 года.

Объ образованіи общества Балаковской желѣзной дороги смотри стр. 221.

О постройкѣ Западно-Верушевской желѣзной дороги.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о постройкѣ Западно-Верушевской желѣзной дороги заключались въ разрѣшеніи дворянину Б. Л. Шабловскому и графамъ В. А. и А. С. Потоцкимъ образовать акціонерное общество для сооруженія ширококолейной желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ города Ченстохова до станціи Здунская Воля, Калишскаго участка Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги, съ вѣтвями отъ мѣстечекъ Пержимѣхъ и Осяковъ до пограничныхъ пунктовъ Прашки и Верушева, а также съ соединительною вѣтвью въ городѣ Ченстоховѣ между Варшавско-Вѣнскою, Гербы-Кѣлецкою и проектируемою желѣзными дорогами. Общее протяженіе За-

падно-Верушевской желѣзной дороги исчислялось въ 175 верстъ, въ томъ числѣ протяженіе главной линіи—99 верстъ и вѣтвей: на Прашку—22 версты, на Верушевъ—46 верстъ и соединительной въ городѣ Ченстоховѣ—около 8 верстъ. Основной капиталъ общества долженъ былъ образоваться путемъ выпуска акцій на сумму 2.540.000 р. нарицательныхъ и $4^1/_2$% облигацій на сумму не свыше 10.160.000 р. нарицательныхъ, причемъ облигаціямъ общества присваивалась правительственная гарантія въ уплатѣ процентовъ и погашенія.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній и обращаясь къ выясненію финансовыхъ условій предпріятія, Департаментъ не могъ прежде всего не остановиться на томъ, что доходность дороги исчислена комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ всего лишь въ 1,2% на акціонерный капиталъ. Хотя доходность эта, по заявленію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, можетъ быть исчислена въ суммѣ нѣсколько большей, а именно въ размѣрѣ 2,8% на акціонерный капиталъ, однако это болѣе благопріятное заключеніе опирается, главнымъ образомъ, на предположеніе, что реализація облигаціоннаго займа проектируемой линіи будетъ совершена не по исчисленному комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ курсу въ 82%, а, въ соотвѣтствіи съ улучшившимся въ послѣднее время состояніемъ денежнаго рынка, по повышенному курсу въ 90%. При неустойчивости денежнаго рынка предположеніе это можетъ, однако, и не оправдаться. Равнымъ образомъ могутъ не получить осуществленія и расчеты о доходности дороги и ея грузооборотѣ, который опредѣлялся въ 15.500.000 пуд. по отправленію и въ 6.485.000 пуд. по прибытіи грузовъ, по транзиту во внутреннемъ сообщеніи—въ 21.643.000 пуд. и въ международномъ—въ 8.000.000 пуд., скорѣе на основаніи предположеній о благотворномъ вліяніи, какое можетъ имѣть постройка желѣзной дороги на развитіе въ прорѣзывае-

мой ею мѣстности сельскаго хозяйства и промышленности, чѣмъ на какихъ либо твердыхъ данныхъ о существующей производительности указаннаго района. Заключеніе это вытекаетъ изъ сравненія общаго количества ожидаемыхъ къ отправкѣ грузовъ съ весьма ограниченною площадью экономическаго вліянія дороги (3.741 кв. вер. при протяженіи дороги въ 167 вер., кромѣ соединительной вѣтви въ 8 вер.), и изъ сопоставленія отдѣльныхъ исчисленныхъ къ отправкамъ категорій грузовъ: сельскохозяйственныхъ (хлѣбные грузы—1.250.000 пуд., картофель—1.000.000 пуд. и выжимки, сѣно, кирпичъ и др.—2.500.000 пуд.), промышленныхъ (известь—1.000.000 пуд., известковый и строительный камень—1.250.000 пуд., желѣзная руда—3.000.000 пуд.) и лѣсныхъ (въ количествѣ 5.500.000 пуд., предполагающемъ разработку лѣсовъ на всей ихъ площади и, притомъ, въ максимальномъ размѣрѣ)—съ имѣющимися въ представленіи указаніями на отсутствіе, въ настоящее время, основаній ожидать вывоза сельскохозяйственныхъ продуктовъ и на слабое, пока, развитіе фабричной и горной промышленности въ районѣ, тяготѣющемъ къ проектируемой желѣзной дорогѣ. Въ виду сего и принимая во вниманіе, что исчисленіе грузовъ по прибытію, равно какъ и грузовъ транзитныхъ опирается, главнымъ образомъ, на весьма незначительныя, въ сущности, выгоды, достигаемыя при пробѣгѣ ихъ по проектируемой линіи вслѣдствіе сокращенія разстояній, по сравненію съ другими существующими путями ихъ движенія, нельзя, казалось бы, не признать, что приведенные расчеты о грузооборотѣ линіи не даютъ еще твердаго убѣжденія въ томъ, что они на дѣлѣ оправдаются, по крайней мѣрѣ, въ ближайшіе годы по открытіи на дорогѣ правильнаго движенія.

Независимо отъ сего и коэффиціентъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, исчисленныхъ въ 62% валового дохода, представляется слишкомъ умѣреннымъ. По даннымъ объ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, смеж-

ныхъ съ проектируемой линіею и, слѣдовательно, находящихся въ однородныхъ условіяхъ, видно, что процентное отношеніе этихъ расходовъ къ валовому доходу составляло для Варшаво-Вѣнской дороги отъ 71,3% въ 1904 году до 81,6% въ 1907 году и, благодаря лишь особымъ, принятымъ совѣтомъ общества этой дороги, мѣрамъ, понизилось въ 1908 г. до 78,2%. Засимъ по Лодзинской фабричной дорогѣ отношеніе расходовъ эксплоатаціи къ валовому доходу выразилось въ отчетномъ 1908 году въ цифрѣ 75,9%, противъ 81% въ предшествующемъ 1907 году. Вообще же коэффиціентъ эксплоатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ опредѣляется обычно въ 72—74%, хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ достигаетъ и 99% доходности дороги.

Само собою разумѣется, что эксплоатаціонные расходы проектируемой линіи, особенно въ первые годы ея существованія, не могутъ представлять собою меньшаго коэффиціента, чѣмъ на сосѣднихъ съ нею дорогахъ, которыя по своему экономическому значенію и крупнымъ оборотамъ находятся въ несравненно болѣе благопріятныхъ условіяхъ. Между тѣмъ, при незначительномъ размѣрѣ принятой для Западно-Верушевской дороги доходности, внесеніе въ произведенные вѣдомствами подсчеты финансовыхъ результатовъ этого предпріятія необходимыхъ поправокъ, въ смыслѣ доведенія коэффиціента эксплоатаціи дороги до указанныхъ выше обычныхъ нормъ или въ смыслѣ уменьшенія ея грузооборота, опрокидываетъ всѣ предположенія о размѣрахъ доходности дороги, а вмѣстѣ съ ними, и главный выводъ изъ упомянутыхъ подсчетовъ о томъ, что проектируемая дорога будетъ вообще доходною и не потребуетъ приплатъ со стороны казны по гарантіи.

Переходя, засимъ, къ вопросу о томъ, какъ отразится постройка Западно-Верушевской желѣзной дороги на финансовыхъ результатахъ эксплоатаціи сосѣднихъ желѣзнодорожныхъ линій, Департаментъ

нашелъ, что по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, подтверждаемымъ и въ представленіи Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія по этому дѣлу, чистый убытокъ для Варшаво-Вѣнской дороги составитъ—238.888 р. и для Лодзинской фабричной—95.337 р. Этому обстоятельству Департаментъ не могъ не придавать серьезнаго значенія въ виду того обстоятельства, что обѣ означенныя дороги имѣютъ гарантированные Правительствомъ облигаціонные, а Лодзинская—и акціонерный—капиталы. Остановившись, вслѣдствіе сего, весьма подробно на вопросѣ о томъ, какъ можетъ отразиться на расчетахъ съ казною отмѣченное пониженіе ихъ доходности, Департаментъ пришелъ къ заключенію, что разрѣшеніе постройки Западно-Верушевской желѣзной дороги, на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ, не только можетъ потребовать приплатъ со стороны казны по гарантіи облигаціоннаго ея капитала, но и, независимо отъ сего, вызоветъ безспорно новыя приплаты изъ государственнаго казначейства по расчетамъ съ Варшаво-Вѣнской и Лодзинской фабричной желѣзными дорогами въ суммѣ около 334.000 р.

Далѣе Департаментъ принялъ во вниманіе, что со стороны Военнаго Министерства изъявлено было согласіе на ея сооруженіе только при условіи, во первыхъ, согласованія постройки линіи съ цѣлымъ рядомъ требованій, сущность коихъ сводилась къ возможности быстраго разрушенія дороги въ случаѣ возникновенія военныхъ дѣйствій, и во вторыхъ, признанія за линіею важнаго экономическаго значенія. Отмѣченное отношеніе Военнаго Министерства къ проектировавшейся желѣзной дорогѣ убѣдило Второй Департаментъ въ томъ, что сооруженіе Западно-Верушевской желѣзной дороги отнюдь не можетъ считаться желательнымъ съ стратегической точки зрѣнія.

Останавливаясь, наконецъ, на экономическомъ значеніи проектировавшейся линіи, Департаментъ замѣ-

тилъ, что районъ, тяготѣющій къ означенной дорогѣ, составляетъ площадь около 3.741 кв. верстъ, которая, будучи распредѣлена на все протяженіе линіи съ вѣтвями (167 вер.), представляла бы собою полосу земли по обѣ стороны желѣзнодорожнаго полотна всего въ 11 верстъ шириною. Эти данныя свидѣтельствуютъ о томъ, насколько незначительна, сама по себѣ, сфера мѣстнаго экономическаго вліянія дороги. Что же касается значенія дороги для производительной дѣятельности мѣстнаго населенія, то слѣдуетъ замѣтить, что несмотря на высокую сельскохозяйственную культуру въ районѣ названной линіи, продуктовъ сельскаго хозяйства едва хватаетъ для потребленія весьма густого въ этой мѣстности населенія и что, поэтому, постройка дороги никакого значенія въ смыслѣ вывоза сельскохозяйственныхъ продуктовъ имѣть не можетъ. Равнымъ образомъ и фабричная промышленность въ мѣстности, обслуживаемой проектируемою линіею, находится, по удостовѣренію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, лишь въ зачаточномъ состояніи.

Въ виду изложеннаго, мѣстное экономическое значеніе названной дороги не можетъ быть, по мнѣнію Департамента, особенно значительнымъ.

Равнымъ образомъ за Западно-Верушевскою желѣзною дорогою нельзя признать и серьезнаго государственнаго значенія. Въ этомъ отношеніи въ представленіи Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія указано только, что дорога эта сократитъ на разстояніе отъ 22 до 110 верстъ пробѣгъ грузовъ во внутреннемъ сообщеніи между станціями узкоколейной линіи Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги, расположенными отъ Границы до Рудниковъ съ одной стороны и станціями Калишскаго участка той же дороги, расположенными отъ Калиша до Гловно, съ другой стороны. Количество транзитныхъ грузовъ, которые могли бы воспользоваться сокращеннымъ пробѣгомъ по Западно - Верушевской линіи, исчисляется въ

13.732.000 пуд. каменнаго угля изъ Домбровскаго бассейна и въ 741.000 пуд. другихъ грузовъ. Независимо отъ сего, вслѣдствіе измѣненій условій конкуренціи Домбровскаго угля съ Силезскимъ, въ отношеніи района, тяготѣющаго къ городу Калишу, возникаетъ надежда на то, что, съ проведеніемъ Западно-Верушевской линіи, Домбровскій уголь въ этомъ районѣ вытѣснитъ заграничный уголь, ввозимый въ настоящее время туда въ количествѣ около 3.000.000 пуд. Этими, весьма незначительными, въ сущности, выгодами для каменноугольной промышленности Домбровскаго района и исчерпывается все государственное значеніе названной новой дороги съ точки зрѣнія интересовъ промышленности и торговли.

На основаніи всей совокупности изложенныхъ соображеній Департаментъ пришелъ къ заключенію, что вызываемые постройкою Западно-Верушевской желѣзной дороги убытки казны отъ пониженія доходности Варшаво-Вѣнской и Лодзинской фабричной желѣзныхъ дорогъ, равно какъ и возможныя приплаты изъ государственнаго казначейства по гарантіи облигаціоннаго займа проектируемой дороги, не оправдывались бы ни государственнымъ, ни экономическимъ ея значеніемъ.

Вслѣдствіе сего, Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта положилъ: представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о сооруженіи Западно-Верушевской желѣзной дороги отъ города Ченстохова до станціи Здунская Воля, Калишскаго участка Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги, съ вѣтвями, отклонить.

Такое положеніе Департамента Высочайше утверждено 5 Марта 1910 года.

Объ утвержденіи новаго устава Кокандъ — Наманган-

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 14 Іюля 1908 года, устава общества Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги, инженеру путей сообщенія Ковалев-

ской желѣзной дороги.

скому предоставлено было право образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи, въ предѣлахъ Ферганской области, желѣзнодорожной линіи, общаго пользованія отъ станціи Кокандъ, Средне-Азіатской желѣзной дороги, до города Намангана, протяженіемъ около 86 верстъ. Согласно этому уставу, обществу предоставлялось право выпустить, для реализаціи основного капитала, негарантированныя Правительствомъ акціи на сумму 1.516.000 р. нарицательныхъ и 5% облигаціи на сумму не свыше 4.548.000 р. нарицательныхъ (въ расчетѣ на эмиссіонный курсъ въ 61,5 за 100), причемъ признаніе общества состоявшимся обусловливалось внесеніемъ учредителемъ въ избранныя имъ, съ одобренія Министра Финансовъ, кредитныя установленія, не позднѣе шести мѣсяцевъ со дня распубликованія устава, половины акціонернаго капитала.

Предпріятіе это въ то время не получило, однако, осуществленія, такъ какъ, вслѣдствіе стѣсненнаго положенія денежнаго рынка и другихъ неблагопріятныхъ условій, несмотря на разрѣшенныя учредителю отсрочки взноса половины акціонернаго капитала, къ реализаціи его не было приступлено и общество не могло состояться. Вслѣдствіе этого Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, представили, по ходатайству Ковалевскаго, на утвержденіе Втораго Департамента проектъ новаго устава общества Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги, испрашивая разрѣшеніе на предоставленіе названному предпринимателю той же концессіи на болѣе льготныхъ въ отношеніи финансированія предпріятія основаніяхъ. При этомъ главнѣйшія изъ допущенныхъ отъ прежняго устава отступленій касались: 1) предоставленія $4^1/_2$% облигаціямъ общества, выпускаемымъ на сумму до 3.800.000 р. нарицательныхъ, правительственной гарантіи, и 2) пониженія размѣра акціонернаго капитала до 800.000 р. съ удлиненіемъ сроковъ его реализаціи.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что вопросъ объ экономическомъ значеніи Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги уже былъ предметомъ обсужденія Департамента при разсмотрѣніи проекта Высочайше утвержденнаго, 14 Іюля 1908 года, устава предполагавшагося къ учрежденію для постройки этой дороги акціонернаго общества, причемъ было признано, что осуществленіе ея представляется весьма желательнымъ въ интересахъ мѣстнаго населенія. Но экономическое значеніе означенной дороги не исчерпывается обслуживаніемъ однихъ лишь мѣстныхъ интересовъ. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что съ постепеннымъ увеличеніемъ сбыта мануфактурныхъ товаровъ и ростомъ нашей текстильной промышленности все настойчивѣе сказывается необходимость замѣны привознаго изъ-за границы хлопка отечественнымъ. Насколько значительны средства, отвлекаемыя изъ народнаго хозяйства въ уплату за иностранный хлопокъ-сырецъ, показываютъ статистическія данныя Департамента Таможенныхъ Сборовъ о внѣшней торговлѣ, изъ коихъ видно, что въ періодъ 1907—1909 г.г. въ Россію ввезено этого товара: въ 1907 г.—9.736 тыс. пуд. на 82.859.000 р., въ 1908 г.—13.411 тыс. пуд. на 111.965.000 р. и въ 1909 г.—9.639 тыс. пуд. на 87.605.000 р. При такихъ условіяхъ проведеніе желѣзной дороги въ мѣстности, входящей въ районъ разведенія хлопка и, притомъ, въ отношеніи культуры этого растенія еще не использованной, должно, по мнѣнію Департамента, быть разсматриваемо какъ мѣропріятіе, въ значительной степени способствующее развитію отечественнаго хлопководства и потому имѣющее общегосударственное значеніе.

Указанными соображеніями вполнѣ оправдывается присвоеніе облигаціямъ общества Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги правительственной гарантіи тѣмъ болѣе, что предоставленіе этой гаран-

тіи не угрожаетъ государственному казначейству сколько нибудь значительными пожертвованіями. Напротивъ того, финансовые результаты эксплоатаціи названной дороги, насколько они выяснились изъ подсчетовъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, представляются весьма благопріятными. По этимъ подсчетамъ оказывается, что названная дорога не только не потребуетъ отъ Правительства приплатъ по гарантіи облигацій, но даже принесетъ казнѣ довольно значительную выгоду, такъ какъ отъ поступленія съ означенной дороги на казенную желѣзнодорожную сѣть новыхъ грузовъ, ожидается увеличеніе дохода этой сѣти на сумму около 110.000 р. Въ виду сего Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ образованію общества Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги на изъясненныхъ въ проектѣ новаго устава этого общества основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 13 Апрѣля 1910 года.

О предоставленіи обществу Кокандъ—Наманганской желѣзной дороги сооруженія новыхъ линій *смотри стр. 244.*

Объ образованіи общества Троицкой желѣзной дороги.

Вопросъ о соединеніи города Троицка, Оренбургской губерніи, съ общею рельсовою сѣтью возникъ еще въ 1899 году, въ связи съ предположеніемъ о постройкѣ Челябинскъ-Царицынской магистральной линіи; послѣ же того, какъ выяснилась невозможность скораго осуществленія этой послѣдней линіи, указанный вопросъ неоднократно подвергался самостоятельному обсужденію въ правительственныхъ учрежденіяхъ по поводу ходатайствъ Троицкаго городского общественнаго управленія о проведеніи желѣзной дороги на Челябинскъ и заявленій золотопромышленниковъ Кочкарской системы о направленіи этой дороги черезъ Кочкарскіе промыслы. Тѣмъ не менѣе

вопросъ о соединеніи Троицка съ общею желѣзнодорожною сѣтью, за отсутствіемъ достаточно обоснованныхъ предложеній о постройкѣ отвѣчающаго мѣстнымъ потребностямъ рельсоваго пути, не получалъ практическаго разрѣшенія, и только въ послѣднее время солидною въ финансовомъ отношеніи группою предпринимателей, въ лицѣ А. И. Путилова, М. А. Соловейчика и Н. Х. Денисова, заявлено было ходатайство о предоставленіи ей концессіи на постройку желѣзной дороги отъ города Троицка до Челябинска. Вслѣдствіе сего Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о разрѣшеніи названнымъ предпринимателямъ образовать для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги общаго пользованія, нормальной колеи, отъ города Троицка, черезъ станцію Полетаево, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, до Челябинска, акціонерное общество Троицкой желѣзной дороги и объ утвержденіи устава сего общества.

Желѣзнодорожную линію Троицкъ—Полетаево—Челябинскъ предполагалось построить общимъ протяженіемъ около 128 верстъ, въ томъ числѣ отъ Троицка до Полетаева 103,7 версты и отъ Полетаева до Челябинска, въ видѣ второго пути существующей дороги, 23,9 версты. Основной капиталъ предпріятія опредѣлялся въ 6.432.000 р. нарицательныхъ и долженъ былъ состоять изъ акцій на сумму 800.000 р. и $4^1/_2$% облигацій на сумму 5.632.000 р. Обществу предполагалось предоставить рядъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія льготъ, въ томъ числѣ правительственную гарантію $4^1/_2$% облигацій общества и пропорціональное распредѣленіе между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами чистаго дохода предпріятія.

Приступивъ къ обсужденію указанныхъ предположеній, Департаментъ усмотрѣлъ, что, независимо отъ

названныхъ выше предпринимателей Путилова, Соловейчика и Денисова, другою группою предпринимателей составленъ, по порученію постоянной совѣщательной конторы золото-и платинопромышленниковъ, проектъ иного варіанта желѣзной дороги отъ Троицка на сѣверъ, а именно до станціи Есаульской, Пермской желѣзной дороги. Проектированная, по соглашенію съ представителями золотопромышленниковъ, предпринимателями А. Ф. Витбергомъ и А. Г. Михайловскимъ, желѣзная дорога отъ Троицка до Есаульской, съ заходомъ въ районъ Кочкарскихъ золотыхъ промысловъ и вѣтвью къ станціи Полетаево, имѣетъ общее протяженіе около 161 версты, а именно, отъ Троицка до Полетаева 130 верстъ и отъ Полетаева до Есаульской около 31 версты. Строительная стоимость этой дороги самими предпринимателями исчислялась въ 7.725.872 р. дѣйствительныхъ [1]), а основной капиталъ предпріятія въ 9.045.000 р. нарицательныхъ, въ томъ числѣ акцій на 1.200.000 р. и гарантированныхъ Правительствомъ $4^1/_2$% облигацій на 7.845.000 р.

Департаментъ находилъ, что проведеніе желѣзной дороги отъ города Троицка на сѣверъ, до соединенія съ общею рельсовою сѣтью, является дѣйствительно назрѣвшею потребностью города Троицка и тяготѣющаго къ нему, какъ мѣстному торговому центру, земледѣльческаго и степного района, обнимающаго собою восточную часть Оренбургской губерніи и сѣверо-западную часть Тургайской области. Съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ проведеніе такой желѣзной дороги необходимо главнымъ образомъ для поднятія сельско-хозяйственной культуры въ означенномъ районѣ, населеніе котораго, за отсутствіемъ желѣзнодорожныхъ сообщеній, крайне

---

[1]) По свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія исчисленную предпринимателями строительную стоимость дороги надлежало повысить до 8.053.303 р. дѣйствительныхъ.

стѣснено въ сбытѣ на потребительные рынки продуктовъ своего хозяйства. Вмѣстѣ съ тѣмъ сооруженіе означенной дороги должно имѣть немаловажное значеніе для развитія золотопромышленности Кочкарской системы, такъ какъ съ приближеніемъ къ промысламъ рельсоваго пути въ значительной мѣрѣ облегчилась бы доставка на нихъ потребныхъ для золотопромышленности грузовъ. Наконецъ, въ интересахъ общегосударственныхъ, проведеніе дороги желательно въ цѣляхъ скорѣйшаго использованія для нуждъ переселенія имѣющихся въ Тургайской области, преимущественно въ Кустанайскомъ уѣздѣ, запасовъ свободныхъ казенныхъ земель. При такихъ условіяхъ, придавая Троицкой желѣзной дорогѣ крупное мѣстное и отчасти государственное значеніе и, вмѣстѣ съ тѣмъ, не усматривая возможности сооруженія ея въ ближайшемъ будущемъ средствами казны, Департаментъ, съ своей стороны, призналъ соотвѣтственнымъ разрѣшить постройку ея частнымъ предпринимателямъ.

Останавливаясь, затѣмъ, на вопросѣ о направленіи Троицкой желѣзной дороги, Департаментъ принялъ во вниманіе, что ближайшее сравненіе двухъ проектированныхъ варіантовъ этой дороги—восточнаго (Троицкъ—Челябинскъ) и западнаго (Троицкъ—Есаульская)—приводитъ къ заключенію, что западное направленіе представляетъ преимущества лишь для обслуживанія Кочкарскихъ золотыхъ промысловъ, въ прочихъ же отношеніяхъ значительно уступаетъ по выгодности восточному. Прежде всего, нельзя не отмѣтить, что протяженіе линіи Троицкъ—Есаульская на 33 версты превышаетъ протяженіе линіи Троицкъ—Челябинскъ, причемъ, собственно на участкѣ Троицкъ—Полетаево, превышеніе это, въ зависимости отъ уклоненія линіи отъ прямаго направленія для захода въ районъ Кочкарскихъ промысловъ, составляетъ 26 верстъ (130 верстъ вмѣсто 104 верстъ). Такое удлиненіе пути представляетъ невыгоды въ двухъ отношеніяхъ:

во первыхъ, повышается строительная стоимость названной линіи, а именно всей дороги на сумму свыше 2.000.000 р. и въ частности участка Троицкъ—Полетаево на 1.469.000 р., а во вторыхъ, увеличивается безполезный провозъ по линіи пассажировъ и грузовъ. Далѣе, въ техническомъ отношеніи, проектъ линіи Троицкъ—Есаульская, по заявленію Товарища Министра Путей Сообщенія, также оказывается менѣе удовлетворительнымъ, чѣмъ проектъ Троицкъ—Челябинской линіи. Наконецъ, что касается финансовыхъ условій осуществленія предпріятія по постройкѣ линіи Троицкъ—Есаульская, то условія эти, въ виду испрашивавшихся особо льготныхъ для акціонеровъ основаній реализаціи акціонернаго капитала и выкупа желѣзной дороги, представлялись менѣе выгодными для интересовъ казны, чѣмъ условія образованія общества, проектированнаго для постройки линіи Троицкъ—Челябинскъ.

По приведеннымъ соображеніямъ отдавая предпочтеніе направленію Троицкой желѣзной дороги на Полетаево—Челябинскъ, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій разрѣшить избраннымъ Правительствомъ предпринимателямъ, въ лицѣ А. И. Путилова, М. А. Соловейчика и Н. Х. Денисова, образовать акціонерное общество для постройки означенной дороги.

Обратясь, засимъ, къ обсужденію выработанныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія концессіонныхъ условій и останавливаясь, въ частности, на предположеніяхъ о присвоеніи правительственной гарантіи платежа процентовъ и погашенія по облигаціямъ общества и объ установленіи пропорціональнаго дѣленія чистаго его дохода между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, Департаментъ нашелъ, что примѣненіе этихъ льготъ въ достаточной мѣрѣ оправдывается изъясненнымъ выше экономическимъ значеніемъ Троицкой желѣзной дороги. Къ тому же Департаментъ не могъ не признать, что финансовые результаты эксплоатаціи желѣзной дороги, насколько

они выясняются изъ подсчетовъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, представляются довольно благопріятными и не даютъ, вообще, основаній опасаться сколько нибудь крупныхъ приплатъ казны по правительственной гарантіи. Такъ, согласно этимъ подсчетамъ, валовой доходъ Троицкой желѣзной дороги исчисляется въ 837.587 р. при общей суммѣ эксплоатаціонныхъ расходовъ въ 490.382 р. и затѣмъ чистый доходъ предпріятія опредѣляется въ 347.205 р.; а такъ какъ платежи процентовъ и погашенія по облигаціямъ составляли 260.818 р., то въ окончательномъ выводѣ оказывается, что чистый доходъ дороги, даже при условіи пропорціональнаго дѣленія его между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, вполнѣ достаточенъ для выполненія обязательныхъ платежей общества по облигаціямъ. Въ виду сего Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію обществу Троицкой желѣзной дороги испрашиваемой гарантіи и къ установленію пропорціональнаго дѣленія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами чистаго дохода общества.

Независимо отъ сего, Департаментъ принялъ во вниманіе, что въ пунктѣ 1 проекта указа, равно какъ въ § 4 проекта устава, упомянуто, что за владѣльцами отчужденныхъ подъ желѣзную дорогу земель можетъ быть сохранено, когда общество найдетъ возможнымъ, право разработки ископаемыхъ, заключающихся въ нѣдрахъ отчуждаемыхъ земель.

По поводу сего Департаментъ замѣтилъ, что хотя дѣйствующими у насъ общими гражданскими законами и не предусмотрѣно раздѣленіе права собственности на поверхность земли отъ права собственности на ея нѣдра, тѣмъ не менѣе, до настоящаго времени, при отчужденіи земель для надобностей желѣзныхъ дорогъ почти всегда оговаривалось, что права на нѣдра сихъ земель сохраняются за прежними ихъ владѣльцами. Тѣмъ самымъ достигалась двоякая цѣль. Съ одной стороны значительно облегчалась постройка желѣзныхъ

дорогъ, благодаря пониженію расходовъ на отчужденіе, которые въ мѣстностяхъ, богатыхъ мѣсторожденіями минераловъ, достигали бы иначе размѣровъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ совершенно непосильныхъ для желѣзнодорожныхъ предпріятій. Съ другой стороны обезпечивались интересы горной промышленности, такъ какъ переходъ нѣдръ, вмѣстѣ съ поверхностью отчуждаемой земли, въ собственность желѣзнодорожныхъ обществъ, не пользующихся по своимъ уставамъ правомъ эксплоатаціи ископаемыхъ, неминуемо приводилъ бы къ тому, что послѣднія оставались бы безъ разработки во все время существованія желѣзнодорожнаго предпріятія, за отсутствіемъ въ законѣ указанія на возможность продажи нѣдръ третьимъ лицамъ, отдѣльно отъ поверхности.

Въ соотвѣтствіи съ симъ Департаментъ призналъ необходимымъ придержаться и въ настоящемъ дѣлѣ примѣнявшагося до сего времени порядка отчужденія земель подъ желѣзныя дороги, измѣнивъ упомянутыя постановленія указа и устава въ томъ смыслѣ, что права на разработку минеральныхъ ископаемыхъ, находящихся въ нѣдрахъ отчужденной полосы, остаются за прежними владѣльцами земель.

За соотвѣтствующими измѣненіями предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 13 Апрѣля 1910 года.

О предоставленіи обществу Троицкой желѣзной дороги права на сооруженіе и эксплоатацію желѣзнодорожной линіи Троицкъ-Кустанай *смотри стр. 189.*

О расширеніи предпріятія общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги.

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 29 Іюня 1907 года, устава общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги, бывшему обществу Мелекесскаго подъѣздного пути предоставлено было право постройки желѣзнодорожной линіи отъ посада Мелекесъ до го-

рода Бугульмы и эксплоатаціи какъ этой линіи, такъ и ранѣе сооруженнаго участка Часовня—Мелекесъ. Согласно означенному уставу, для образованія строительнаго капитала линіи Мелекесъ— Бугульма общество Волго-Бугульминской желѣзной дороги обязано было реализовать на 1.217.800 р. акцій и на 13.095.000 р. нарицательныхъ гарантированныхъ Правительствомъ 4½% облигацій по цѣнѣ и на условіяхъ, подлежащихъ утвержденію Министра Финансовъ. По порученію правленія бывшаго общества Мелекесскаго подъѣздного пути, размѣщеніе акцій учреждаемаго общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги принялъ на себя С.-Петербургскій частный коммерческій банкъ, который въ Мартѣ 1908 года увѣдомилъ Министерство Финансовъ о томъ, что акціонерный капиталъ въ 1.217.800 р. имъ полностью реализованъ. По полученіи таковаго удостовѣренія кредитнаго учрежденія, а также письма предсѣдателя правленія общества о томъ, что соотвѣтствующая акціонерному капиталу сумма находится въ распоряженіи Министерства Финансовъ, Статсъ-Секретарь Коковцовъ не встрѣтилъ препятствій къ признанію общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги состоявшимся и утвердилъ заключенный послѣднимъ съ Ліонъ-Марсельскимъ банкомъ договоръ относительно реализаціи облигацій общества, каковымъ договоромъ этотъ банкъ обязался реализовать весь облигаціонный капиталъ по эмиссіонному курсу въ 80 за 100 и вырученныя суммы выплатить обществу въ опредѣленные сроки. Засимъ, по утвержденіи Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости на сооруженіе линіи Мелекесъ— Бугульма, общество приступило къ ея постройкѣ. Вскорѣ послѣ начала работъ по сооруженію означенной линіи обнаружилось, однако, что при реализаціи строительнаго капитала, равно какъ при самой постройкѣ линіи, правленіемъ общества былъ допущенъ рядъ неправильныхъ дѣйствій и отступленій отъ требованій устава. Такъ, выяснилось, что акціонерный

капиталъ былъ реализованъ не въ полной суммѣ, какъ удостовѣрилъ это С.-Петербургскій частный коммерческій банкъ, а лишь въ части. Далѣе оказалось, что изъ суммъ строительнаго капитала, отпущенныхъ въ распоряженіе общества, правленіемъ общества произведены были такіе, не подлежавшіе отнесенію на счетъ этого капитала расходы, какъ выдача комиссіоннаго вознагражденія (на сумму свыше 1.000.000 р.) кредитнымъ учрежденіямъ и частнымъ лицамъ, принимавшимъ участіе въ размѣщеніи капитала предпріятія и что въ уплату за комиссіонныя услуги, а равно въ обезпеченіе реализаціи части акціонернаго капитала, правленіемъ общества, кромѣ того, выданы на сумму свыше 1.600.000 р., оставшіеся еще неоплаченными, векселя общества. Наконецъ, съ подрядчиками и поставщиками по сооруженію линіи Мелекесъ—Бугульма правленіемъ были заключены явно убыточные для общества договоры. Въ виду такихъ дѣйствій правленія, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, принявъ мѣры къ обновленію его состава, вмѣстѣ съ тѣмъ, признали нужнымъ поручить выясненіе дѣйствительнаго положенія дѣлъ общества особому совѣщанію изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ.

Согласно произведеннымъ означеннымъ совѣщаніемъ подсчетамъ и представленнымъ новымъ составомъ правленія общества дополнительнымъ даннымъ, предстоящіе обществу расходы собственно по сооруженію линіи Мелекесъ—Бугульма исчислены были кругло въ 5.950.000 р.; засимъ на уплату процентовъ по облигаціямъ и акціямъ за время постройки требовалось около 1.070.000 р. и на оплату выданныхъ бывшимъ правленіемъ общества векселей и обязательствъ—1.100.000 р. Такимъ образомъ весь связанный съ сооруженіемъ линіи Мелекесъ—Бугульма расходъ выражался, за округленіемъ, въ суммѣ 8.120.000 р., а такъ какъ для покрытія сихъ расходовъ общество располагало лишь остатками строительнаго капитала

въ размѣрѣ около 2.654.000 р., то, въ окончательномъ выводѣ, недостатокъ въ средствахъ для выполненія лежащихъ на обществѣ обязательствъ опредѣлялся въ суммѣ около 5.500.000 р.

Освѣдомленный о такомъ положеніи дѣлъ общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги Ліонъ-Марсельскій банкъ, реализовавшій облигаціонный капиталъ общества и связанный съ нимъ въ денежномъ отношеніи, обратился въ Министерство Финансовъ съ предложеніемъ изыскать средства, необходимыя для урегулированія дѣлъ общества, при условіи расширенія данной послѣднему концессіи, а именно, предоставленія ему права сооруженія и эксплоатаціи новой желѣзнодорожной линіи отъ города Бугульмы до станціи Чишма, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, сооруженія моста черезъ Волгу близъ Симбирска и усиленія линіи Часовня—Мелекесъ—Бугульма. При этомъ Ліонъ-Марсельскій банкъ, съ своей стороны, обязывался закончить начатую сооруженіемъ линію Мелекесъ—Бугульма и погасить всѣ лежащія на обществѣ Волго-Бугульминской желѣзной дороги по поводу сооруженія этой линіи обязательства безъ какихъ-либо пособій изъ средствъ казны, съ тѣмъ, однако, условіемъ, чтобы названному банку были уступлены, по цѣнѣ ниже номинальной, принадлежащія казнѣ привилегированныя акціи общества на сумму 2.314.000 р. нарицательныхъ. По подробномъ обсужденіи въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ вопроса о расширеніи предпріятія общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги Министры Финансовъ и Путей Сообщенія не встрѣтили, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію обществу испрашиваемой имъ новой концессіи на проектированныхъ, совмѣстно съ Ліонъ-Марсельскимъ банкомъ, основаніяхъ и вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о соотвѣтствующемъ дополненіи дѣйствующаго устава общества.

Согласно проекту дополненія къ уставу общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги постройка упомянутой новой линіи, протяженіемъ около 215 верстъ, и моста черезъ Волгу, равно какъ усиленіе существующихъ линій соотвѣтственно требованіямъ, предъявляемымъ къ дорогамъ магистральнаго типа, должна быть произведена распоряженіемъ общества и за его счетъ. Строительная стоимость упомянутыхъ сооруженій, а также работъ по усиленію участка Часовня—Бугульма, опредѣляется въ 28.685.000 р., за исключеніемъ расходовъ по содержанію инспекціи, правительственнаго контроля и жандармско-полицейскаго надзора, а также обязательныхъ платежей по акціонерному и облигаціонному капиталамъ за время производства означенныхъ сооруженій. Потребный для сего строительный капиталъ предполагалось реализовать посредствомъ выпуска гарантированныхъ Правительствомъ 4½% облигацій, перерасходы же по сооруженію строящейся линіи Мелекесъ—Бугульма предполагалось покрыть: 1) въ суммѣ 1.600.000 р. за счетъ реализуемаго на равную сумму акціонернаго капитала третьяго выпуска; 2) могущими оказаться отъ строительнаго капитала остатками, въ опредѣленной, предназначенной для сего, части означенныхъ остатковъ, и 3) въ случаѣ недостаточности этихъ послѣднихъ, за счетъ дополнительнаго выпуска акцій на сумму, подлежащую опредѣленію по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контролера. Независимо отъ сего, въ пользу общества испрашивался рядъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія льготъ, въ томъ числѣ правительственная гарантія 4½% облигацій общества и пропорціональное распредѣленіе между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами чистаго дохода предпріятія.

Приступивъ къ обсужденію изложенныхъ предположеній, Второй Департаментъ замѣтилъ, что еще

въ 1907 году при разсмотрѣніи дѣла о постройкѣ Волго-Бугульминской желѣзной дороги, Департаментъ предусматривалъ возможность продленія въ будущемъ линіи Часовня—Мелекесъ—Бугульма до станціи Чишма, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, причемъ имѣлось въ виду, что Волго-Бугульминская желѣзная дорога, представлявшая до тѣхъ поръ, пока конечнымъ ея пунктомъ являлся городъ Бугульма, лишь мѣстное значеніе, съ сооруженіемъ линіи Бугульма—Чишма получитъ характеръ магистрали, соединяющей Московско-Казанскую дорогу (черезъ участокъ Инза—Симбирскъ) съ Сибирскою желѣзною дорогою и пріобрѣтетъ такимъ образомъ общегосударственное значеніе.

Оставаясь при томъ же мнѣніи, Департаментъ находилъ, что осуществленіе линіи Бугульма—Чишма желательно какъ по экономическимъ, такъ и по военно-стратегическимъ соображеніямъ, въ видахъ удовлетворенія назрѣвшей потребности въ сокращеніи пробѣга поѣздовъ въ сообщеніи между Сибирью и центральнымъ промышленнымъ райономъ, равно какъ для облегченія грузооборота казенной Самаро-Злотоустовской желѣзной дороги. По удостовѣренію Министра Путей Сообщенія, Самаро-Златоустовская желѣзная дорога настолько обременена нынѣ перевозками, что въ случаѣ, если бы постройка магистрали Симбирскъ—Чишма не состоялась, то въ ближайшемъ же времени потребовалось бы произвести за счетъ казны крупныя затраты на увеличеніе пропускной способности участка Чишма—Кинель прокладкою второго пути, а затѣмъ, быть можетъ, приступить и къ постройкѣ второго моста черезъ Волгу въ Батракахъ.

Съ точки же зрѣнія мѣстныхъ интересовъ проведеніе этой линіи необходимо для обезпеченія земледѣльческому населенію обширнаго и хлѣбороднаго района, прорѣзываемаго линіею Бугульма—Чишма, сбыта на потребительные рынки продуктовъ сельскаго хозяйства и вообще въ видахъ экономическаго развитія

*

этой мѣстности, лишенной удобныхъ путей сообщенія. Что же касается, въ частности, моста черезъ Волгу у Симбирска, то съ сооруженіемъ линіи Бугульма—Чишма постройка его становится, по мнѣнію Департамента, неизбѣжною, такъ какъ безъ соединенія съ общею рельсовою сѣтью Волго-Бугульминская желѣзная дорога утратила бы характеръ магистрали и не могла бы въ достаточной мѣрѣ удовлетворять поставленнымъ ей заданіямъ. Поэтому одновременно съ предположеннымъ продленіемъ Волго-Бугульминской желѣзной дороги на востокъ должна быть разрѣшена также и простойка означеннаго желѣзнодорожнаго моста, внѣ зависимости отъ того или иного рѣшенія возбужденнаго нѣкоторыми Членами Департамента вопроса о сравнительныхъ преимуществахъ постройки въ первую очередь желѣзнодорожнаго моста черезъ Волгу въ Нижнемъ Поволжьѣ, у Саратова. Къ тому же входить въ подробное обсужденіе означеннаго вопроса представляется, по мнѣнію Департамента, преждевременнымъ, въ виду затруднительности практическаго его разрѣшенія, впредь до перешивки узкоколейныхъ Заволжскихъ линій Рязанско-Уральской желѣзной дороги на широкую колею.

Признавая, по изъясненнымъ соображеніямъ, обращеніе Волго-Бугульминской желѣзной дороги въ линію магистральнаго типа, съ продленіемъ ея до станціи Чишма и съ устройствомъ моста у города Симбирска для соединенія съ Московско-Казанскою дорогою, мѣрою, имѣющею серьезное государственное значеніе, Департаментъ считалъ, однако, необходимымъ отмѣтить, что осуществленіе ея имѣло бы послѣдствіемъ нѣкоторое сокращеніе доходности казенной желѣзнодорожной сѣти, вслѣдствіе отвлеченія части грузовъ на линіи общества Московско-Казанской желѣзной дороги. Обстоятельство это, однако, не можетъ само по себѣ служить основаніемъ къ отклоненію предположенія о сооруженіи означенной магистрали. Не говоря о томъ, что при настоящемъ разви-

тіи рельсовой сѣти Европейской Россіи проведеніе всякой новой магистральной линіи неизбѣжно соединено съ пониженіемъ въ большей или меньшей степени доходности другихъ такихъ же линій, либо принадлежащихъ казнѣ, либо пользующихся правительственной гарантіею, Департаментъ не могъ не предвидѣть, что уменьшеніе доходности казенныхъ Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяземской желѣзныхъ дорогъ будетъ лишь временное, ибо не подлежитъ сомнѣнію, что въ зависимости отъ проведенія разрѣшенной къ постройкѣ Троицкой желѣзной дороги и наблюдаемаго въ послѣднее время усиленнаго роста движенія на Сибирской магистрали, выручка двухъ наззванныхъ дорогъ въ скоромъ времени снова достигнетъ прежняго уровня.

Перейдя отъ сихъ общихъ соображеній къ ближайшему разсмотрѣнію предположеній Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о расширеніи предпріятія общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги, Департаментъ остановился на возбужденномъ въ его средѣ вопросѣ о цѣлесообразности вообще предоставленія названному обществу, испытывающему финансовыя затрудненія къ окончанію линіи Мелекесъ—Бугульма, новой отвѣтственной концессіи, тѣмъ болѣе, что принятіе предлагаемыхъ обществомъ условій налагаетъ на казну отвѣтственность по правительственной гарантіи дополнительнаго облигаціоннаго капитала въ суммѣ около 35.000.000 р.

По поводу сего Министръ Финансовъ объяснилъ, что вслѣдствіе неправильныхъ дѣйствій стоявшаго во главѣ общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги правленія, нынѣ уже устраненнаго, положеніе дѣлъ названнаго общества настолько поколебалось, что общество, если бы не было принято особыхъ мѣръ къ устраненію его финансовыхъ затрудненій, оказалось бы не въ состояніи закончить сооружаемую имъ линію Мелекесъ—Бугульма и выполнить всѣ лежащія на немъ обязательства. Такое положеніе дѣлъ

общества могло привести или къ признанію его несостоятельнымъ должникомъ, со всѣми вытекающими изъ сего послѣдствіями (продажа желѣзной дороги съ публичнаго торга), или же къ передачѣ предпріятія въ вѣдѣніе Правительства, для окончанія строящейся линіи распоряженіемъ и средствами казны. Въ обоихъ указанныхъ случаяхъ государственное казначейство потерпѣло бы болѣе или менѣе крупные убытки. Въ случаѣ продажи предпріятія съ публичнаго торга вырученныя отъ такой продажи суммы оказались бы, по всей вѣроятности, недостаточными не только для оплаты акцій общества, часть коихъ на сумму 2.314.000 р. принадлежитъ казнѣ, но и для погашенія лежащаго на обществѣ гарантированнаго Правительствомъ облигаціоннаго долга. Съ передачею же предпріятія въ завѣдываніе Правительства для казны возникла бы необходимость произвести въ ближайшемъ же будущемъ крупныя затраты на закончаніе начатой сооруженіемъ линіи Мелекесъ—Бугульма, а также на покрытіе причиненныхъ неправильными дѣйствіями бывшаго правленія общества убытковъ и на погашеніе выданныхъ имъ обязательствъ. При этомъ означенныя затраты всетаки не освободили бы государственное казначейство отъ необходимости—либо эксплоатировать не имѣющую непрерывной связи съ общею желѣзнодорожною сѣтью линію мѣстнаго значенія, доходность которой не могла бы окупить затраченныя на нее денежныя средства,—либо произвести новый крупный расходъ на обращеніе означенной линіи, въ видахъ повышенія ея доходности, въ магистральную. Между тѣмъ, съ расширеніемъ предпріятія Волго-Бугульминской желѣзной дороги на изъясненныхъ выше основаніяхъ, оказывается возможнымъ, безъ всякихъ прямыхъ затратъ изъ государственнаго казначейства, не только урегулировать финансовое положеніе общества, но и удовлетворить потребность общегосударственнаго значенія, посредствомъ соединенія новою рельсовою линіею Самаро-Злотоустов-

ской и Московско-Казанской желѣзныхъ дорогъ. Что касается, засимъ, финансовой стороны предложенія общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги, то, съ этой точки зрѣнія, осуществленіе его представляется вполнѣ обезпеченнымъ, такъ какъ реализацію необходимыхъ для сего денежныхъ средствъ принимаетъ на себя весьма извѣстный среди французскихъ провинціальныхъ кредитныхъ учрежденій Ліонъ-Марсельскій банкъ, выступившій въ этомъ дѣлѣ совмѣстно съ однимъ изъ наиболѣе солидныхъ кредитныхъ учрежденій Европы—Парижско-Нидерландскимъ банкомъ (Banque de Paris et des Pays-Bas).

Съ своей стороны Департаментъ изъ представленныхъ Министромъ Финансовъ объясненій усмотрѣлъ, что съ расширеніемъ предпріятія общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги государственное казначейство будетъ избавлено отъ угрожающихъ ему, въ случаѣ ликвидаціи дѣлъ общества, крупныхъ убытковъ и непроизводительныхъ затратъ. Хотя при этомъ на государственное казначейство и могутъ упасть приплаты по гарантіи облигаціоннаго капитала, но приплаты эти, еслибы онѣ даже понадобились, все-таки были бы менѣе значительны, чѣмъ вѣроятныя потери казны при продажѣ предпріятія съ публичныхъ торговъ или же затраты ея при обращеніи дороги въ казенную эксплоатацію; притомъ расходы на производство приплатъ по гарантіи должны со временемъ возмѣститься тѣми выгодами, которыя получило бы государство отъ проведенія новой магистрали.

Въ виду сего Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ одобренію предположеній Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія за незначительными лишь измѣненіями.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 14 Іюня 1910 года.

Объ отдаленіи срока окончанія постройки желѣзной дороги Мелекесъ—Бугульма *смотри стр. 293 и 294.*

Объ образованіи общества Кахетинской желѣзной дороги.

Возникшій съ проведеніемъ Закавказской желѣзной дороги вопросъ о соединеніи, при посредствѣ рельсоваго пути, отличающейся исключительнымъ плодородіемъ почвы и мягкостью климата долины рѣки Алазани въ Кахетіи съ центромъ Закавказья—Тифлисомъ неоднократно восходилъ на разсмотрѣніе правительственныхъ учрежденій по поводу ходатайствъ отдѣльныхъ предпринимателей и Тифлисскаго дворянства о разрѣшеніи постройки означеннаго пути на частныя средства. Разрѣшенное въ 1900 году акціонерное общество Кахетинской желѣзной дороги для постройки рельсовой линіи отъ разъѣзда Верхніе Авчалы, Закавказской желѣзной дороги, до селенія Сакебо, Тифлисскаго уѣзда, однако, не осуществилось. Въ виду этого Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признали соотвѣтственнымъ предоставить концессію на постройку въ означенной мѣстности желѣзнодорожной линіи другой группѣ предпринимателей въ лицѣ князей Челокаева, Андронникова и Туманова, которые ходатайствовали о разрѣшеніи имъ образовать для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги общаго пользованія, нормальной колеи, отъ разъѣзда Навтлугъ, Закавказской желѣзной дороги, до города Телава, Тифлисской губерніи, акціонерное общество Кахетинской желѣзной дороги.

По проекту устава названнаго общества постройку проектируемой желѣзной дороги, протяженіемъ около 174 верстъ, предполагается произвести распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія опредѣляется въ суммѣ 15.490.000 р. нарицательныхъ и состоитъ изъ акцій на 1.800.000 р. и облигацій на сумму не свыше 13.690.000 р. нарицательныхъ. Обществу предполагается предоставить рядъ предусмотрѣнныхъ положеніемъ 10 Іюня 1905 года льготъ, въ томъ числѣ правительственную гарантію $4^1/_2$% облигацій общества и пропорціональное распредѣленіе между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами чистаго дохода предпріятія.

Приступивъ къ обсужденію изложенныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что намѣченная къ постройкѣ Кахетинская желѣзная дорога будетъ, несомнѣнно, имѣть крупное экономическое значеніе. Этимъ рельсовымъ путемъ будетъ обслуживаться богатѣйшая часть Кахетіи—долина рѣки Алазани, гдѣ главнѣйшія отрасли мѣстнаго сельскаго хозяйства—культура винограда и садоводство, несмотря на особо благопріятныя для развитія ихъ почвенныя и климатическія условія, не могли получить надлежащаго развитія вслѣдствіе затруднительности, за отсутствіемъ желѣзнодорожнаго сообщенія, сбыта на потребительные рынки винъ и фруктовъ. Равнымъ образомъ съ сооруженіемъ названной линіи откроется возможность эксплоатаціи находящихся въ Тіонетскомъ, Сигнахскомъ и Телавскомъ уѣздахъ мѣсторожденій нефти, не разрабатываемыхъ за невозможностью, при гужевой доставкѣ продукта на станціи Закавказской желѣзной дороги, конкурировать съ нефтью Бакинскаго района. Наконецъ, слѣдуетъ предвидѣть, что съ проведеніемъ дороги въ долинѣ рѣки Алазани возникнетъ культура хлопка, разведеніе котораго, какъ показалъ опытъ, возможно въ этой мѣстности безъ примѣненія искусственнаго орошенія. При такихъ условіяхъ, находя проведеніе Кахетинской желѣзной дороги мѣрою необходимою въ интересахъ экономическаго развитія Закавказскаго края и полезною для государства, а также имѣя въ виду невозможность осуществленія ея въ ближайшіе годы средствами казны, Департаментъ призналъ соотвѣтственнымъ предоставить право постройки означенной дороги избраннымъ Правительствомъ предпринимателямъ.

Обратясь засимъ къ выясненію финансовыхъ результатовъ предпріятія, Департаментъ замѣтилъ, что, согласно имѣющимся въ дѣлѣ расчетамъ о вѣроятной доходности Кахетинской желѣзной дороги, послѣдняя въ ближайшіе, по крайней мѣрѣ, годы потребуетъ, при условіи примѣненія пропорціональнаго

дѣленія чистаго дохода между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, производства ежегодной изъ казны приплаты по гарантированнымъ облигаціямъ въ размѣрѣ около 325.000 р. Департаментъ находилъ, однако, что отказывать въ испрашиваемой обществу Кахетинской желѣзной дороги гарантіи на томъ только основаніи, что послѣдняя потребуетъ приплаты изъ казны, едва ли было бы правильно. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что въ данномъ случаѣ расходъ казны на доплату по гарантіи возмѣщается не только экономическими выгодами, которыя принесетъ государству сооружаемая дорога, но и крупнымъ увеличеніемъ, въ зависимости отъ проведенія ея, чистаго дохода казенной желѣзнодорожной сѣти [1]), а также сокращеніемъ прямого расхода казны, въ размѣрѣ около 100 тыс. р. въ годъ, по содержанію почтовой гоньбы на трактахъ, соединяющихъ Тифлисъ съ Телавомъ. Вслѣдствіе сего Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію обществу Кахетинской желѣзной дороги правительственной гарантіи его облигаціоннаго капитала.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Департаментъ остановилъ вниманіе на томъ обстоятельствѣ, что, согласно § 21 проекта, для образованія строительнаго капитала желѣзной дороги, обществу предоставляется произвести выпускъ $4^1/_2$% облигацій. Между тѣмъ, по объясненію Министра Финансовъ, въ виду улучшенія условій денежнаго рынка, имѣются основанія разсчитывать на возможность реализаціи на выгодныхъ условіяхъ гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ съ болѣе низкимъ процентомъ интереса, примѣрно въ 4%. Въ виду сего Департаментъ, съ своей стороны, призналъ правиль-

[1]) По расчетамъ Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія, съ проведеніемъ Кахетинской желѣзной дороги ожидается, вслѣдствіе увеличенія грузооборота, повышеніе чистаго дохода Закавказской желѣзной дороги на 243.500 р. и прочихъ желѣзныхъ дорогъ на 720.000 р.

нымъ, не устанавливая въ уставѣ точной цифры приносимаго облигаціями процента роста, сохранить $4^1/_2$% норму лишь въ качествѣ предѣльной, дабы Министръ Финансовъ имѣлъ возможность, въ зависимости отъ состоянія денежнаго рынка, разрѣшить обществу произвести выпускъ облигацій и съ меньшимъ процентомъ роста. Въ связи съ симъ и принимая во вниманіе, что указаніе въ уставѣ предѣльнаго размѣра облигаціоннаго капитала, гарантируемаго Правительствомъ, имѣетъ главнѣйшею цѣлью опредѣленіе тѣхъ ежегодныхъ платежей процентовъ и погашенія, обезпеченіе коихъ принимаетъ на себя Правительство, Департаментъ нашелъ нужнымъ замѣнить содержащееся въ томъ же параграфѣ проекта указаніе на нарицательную сумму разрѣшаемаго къ выпуску облигаціоннаго займа указаніемъ предѣльнаго размѣра полнаго годового платежа процентовъ интереса и погашенія по этому займу.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 21 Іюня 1910 года.

О предоставленіи графу І. А. Потоцкому права образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи Подольской желѣзной дороги.

Согласно § 1 Высочайше утвержденнаго, 21 Февраля 1909 года, устава общества Подольской желѣзной дороги, учредители общества, для признанія послѣдняго состоявшимся, обязывались внести въ избранныя ими, съ одобренія Министра Финансовъ, кредитныя учрежденія, не позднѣе шести мѣсяцевъ со дня распубликованія устава общества въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій Правительства, 50% акціонернаго капитала. Требованіе это въ теченіе указаннаго срока не было выполнено учредителями, которые съ своей стороны обратились въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о продленіи означеннаго срока на три мѣсяца. Ходатайство это Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія признано было, однако, незаслуживающимъ уваженія, такъ какъ можно было, по мнѣнію названныхъ Министровъ,

ожидать, что и въ случаѣ разрѣшенія просимой предпринимателями отсрочки имъ не удастся осуществить постройку Подольской желѣзной дороги. Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе желательность скорѣйшаго сооруженія названной дороги, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія предполагали предоставить концессію на постройку и эксплоатцію этой желѣзной дороги другому предпринимателю,—графу І. А. Потоцкому на тѣхъ же условіяхъ, какія установлены были въ Высочайше утвержденномъ, 21 Февраля 1909 г., уставѣ несостоявшагося общества означенной желѣзной дороги, съ незначительными лишь отъ нихъ отступленіями.

По поводу сего Второй Департаментъ принялъ во вниманіе, что сооруженіе желѣзнодорожнаго пути отъ станціи Шепетовка до города Каменецъ-Подольска является дѣломъ несомнѣнной важности, давно уже выдвинутымъ на первую очередь, но по различнымъ причинамъ не получившимъ желательнаго разрѣшенія. Въ виду сего Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ предоставленію концессіи на сооруженіе и эксплоатацію названной дороги графу І. А. Потоцкому, представляющему, по удостовѣренію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, наибольшія гарантіи успѣшнаго осуществленія этого важнаго въ экономическомъ и стратегическомъ отношеніи предпріятія.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 21 Іюня 1910 года.

О постройкѣ линіи Жлобинъ—Шепетовка смотри стр. 192.

О предоставленіи обществу Владикавказской желѣзной дороги сооруженія Азовской вѣтви.

Общество Владикавказской желѣзной дороги возбудило ходатайство о предоставленіи ему права построить и эксплоатировать желѣзнодорожную вѣтвь общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Батайскъ, упомянутой желѣзной дороги, до города

Азова. Поддерживая это ходатайство, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ съ представленіемъ объ утвержденіи четвертаго дополненія къ Высочайше утвержденному, 25 Декабря 1884 года, уставу названнаго общества.

Согласно проекту этого дополненія, постройка желѣзнодорожной вѣтви Батайскъ—Азовъ, общимъ протяженіемъ около 33 верстъ, должна быть произведена распоряженіемъ общества и за его счетъ. Строительный капиталъ вѣтви предполагается образовать посредствомъ дополнительнаго выпуска гарантированныхъ Правительствомъ 4% облигацій на сумму около 850.000 р. дѣйствительныхъ. Облигаціонный капиталъ долженъ быть погашенъ уплатою нарицательной стоимости его въ теченіе срока, установленнаго для владѣнія общества дорогою, т. е. до 2 Іюля 1956 года. При этомъ обществу предоставляется право, до утвержденія расцѣночныхъ вѣдомостей сооружаемой вѣтви, отнести, временно, впредь до реализаціи облигаціоннаго займа, вызываемые постройкою вѣтви расходы на свои кассовыя средства.

Приступивъ къ обсужденію изложенныхъ предположеній, Департаментъ принялъ во вниманіе, что тяготѣющіе къ Азовскому морю хлѣбные грузы направляются преимущественно на городъ Ростовъ на Дону, расположенный на мѣстѣ соединенія трехъ желѣзнодорожныхъ линій и являющійся значительнымъ центромъ отпускной торговли. Но вслѣдствіе ограниченной емкости Ростовскаго порта осенью, во время хлѣбной кампаніи, въ немъ періодически образуются громадныя залежи грузовъ, весьма вредно вліяющія какъ на планомѣрность экспортной хлѣбной торговли, такъ и на правильность грузового движенія по Владикавказской желѣзной дорогѣ и по соприкасающимся съ нею линіямъ юго-восточной части Россіи. При такихъ условіяхъ проектированная къ сооруженію желѣзнодорожная вѣтвь отъ станціи Батайскъ до города Азова, имѣющая задачею создать

новый выходъ къ Азовскому порту слѣдующимъ по Владикавказской желѣзной дорогѣ грузамъ, должна, по мнѣнію Департамента, имѣть существенное мѣстное и отчасти государственное значеніе въ качествѣ дороги, способствующей разгруженію Ростовскаго порта и упорядоченію нашей хлѣбной торговли. Въ виду сего, не встрѣчая, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію обществу Владикавказской желѣзной дороги права постройки означенной вѣтви за счетъ гарантированнаго Правительствомъ дополнительнаго облигаціоннаго займа, Департаментъ остановился лишь на вопросѣ о томъ, насколько портовыя приспособленія въ Азовѣ соотвѣтствуютъ ожидаемому съ проведеніемъ вѣтви на Батайскъ увеличенію грузооборота Азовскаго порта.

По поводу сего присутствовавшій въ засѣданіи Товарищъ Министра Торговли и Промышленности Тайный Совѣтникъ Миллеръ заявилъ, что въ настоящее время грузооборотъ Азовскаго порта достигаетъ 15 милл. пудовъ въ годъ, при общемъ протяженіи причальной линіи, въ видѣ набережныхъ, въ 200 саженъ, а такъ какъ, согласно теоретическимъ расчетамъ, пропускная способность этого порта опредѣляется всего лишь въ 11.250.000 пудовъ, то слѣдуетъ предвидѣть, что портъ не будетъ въ состояніи безпрепятственно пропускать всѣ ожидаемые къ поступленію въ него съ сооружаемой вѣтви новые грузы, общее количество коихъ по приблизительнымъ расчетамъ опредѣляется въ 8 милл. пудовъ.

Выслушавъ изложенное, Департаментъ съ своей стороны нашелъ, что переустройство Азовскаго порта, въ связи съ сооруженіемъ проектируемой питательной къ нему вѣтви, вызывается прежде всего потребностями самого общества Владикавказской желѣзной дороги, ближайшимъ образомъ заинтересованнаго въ безпрепятственномъ пропускѣ означеннымъ портомъ прибывающихъ съ линій общества грузовъ. Поэтому и въ виду незначительной, сравнительно, стоимости работъ по

устройству внутри Азовскаго порта желѣзнодорожныхъ сооруженій, Департаментъ находилъ, что названное общество само озаботится изысканіемъ, въ предѣлахъ своего бюджета, достигающаго почти 50 милл. рублей, необходимыхъ средствъ для выполненія означенныхъ работъ. Тѣмъ не менѣе, на случай если бы общество Владикавказской желѣзной дороги не возбудило по собственному почину вопроса о необходимыхъ желѣзнодорожныхъ сооруженіяхъ въ Азовскомъ портѣ, Департаментъ счелъ нужнымъ обратить вниманіе Министровъ Финансовъ, Путей Сообщенія и Торговли и Промышленности на желательность принятія подлежащими вѣдомствами мѣръ къ тому, чтобы Азовская желѣзнодорожная вѣтвь, ко времени окончанія ея постройки, оказалась въ части ея, пролегающей въ предѣлахъ Азовскаго порта, приспособленною для обезпеченія безпрепятственной перегрузки на воду прибывающихъ по этой вѣтви грузовъ.

На основаніи изложеннаго Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ одобренію предположеній Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, съ незначительными лишь измѣненіями.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 21 Іюня 1910 года.

О расширеніи предпріятія общества Владикавказской желѣзной дороги смотри стр. 156.

Объ образованіи общества Томашевской желѣзной дороги.

Вопросъ о сооруженіи Томашевской желѣзной дороги получилъ впервые разрѣшеніе въ 1898 году, когда Высочайше утвержденнымъ, 16 Іюня 1898 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи графу М. Ѳ. Замойскому было разрѣшено образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Холмъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ на Замостье и Томашевъ до мѣ-

стечка Белжецъ у австрійской границы, съ вѣтвью отъ Замостья, черезъ Щебржешинъ и Туробинъ, до города Люблина. Предпріятіе это не получило, однако, осуществленія, такъ какъ учредитель его, несмотря на неоднократныя отсрочки, оказался не въ состояніи реализовать необходимые для постройки дороги, предусмотрѣнные уставомъ, негарантированные акціонерный и облигаціонный капиталы; въ виду этого уставъ общества Томашевской желѣзной дороги былъ признанъ въ 1906 году прекратившимъ свое дѣйствіе.

Вслѣдъ засимъ, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, войдя въ новое обсужденіе вопроса о Томашевской желѣзной дорогѣ, остановились на предположеніи предоставить предпринимателю В. А. Бутлерову право образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи, нормальной колеи, отъ станціи Люблинъ, Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ направленіи на Туробинъ и Томашевъ, до государственной границы и соединенія съ австрійскими желѣзными дорогами близъ мѣстечка Белжецъ, протяженіемъ около 134 верстъ. Согласно представленному Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія проекту устава, обществу предположено даровать большинство предусмотрѣнныхъ въ законѣ 10 Іюня 1905 года, о мѣрахъ къ привлеченію частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, льготъ. Основной капиталъ общества образуется путемъ выпуска акцій на сумму 1.502.000 р. нарицательныхъ и гарантированныхъ Правительствомъ $4^1/_2$% облигацій на сумму не свыше 10.514.000 р. нарицательныхъ, что давало соотношеніе акціонернаго капитала къ облигаціонному какъ 1 : 7.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ принялъ во вниманіе, что при первоначальномъ обсужденіи въ 1898 году вопроса о сооруженіи Томашевской желѣзной дороги, осуществленіе этого предпріятія было признано желательнымъ не только по соображеніямъ экономическаго

характера, но и, главнымъ образомъ, въ виду настоятельныхъ указаній военнаго вѣдомства на крупное стратегическое ея значеніе. Позднѣе, какъ видно изъ содержащихся въ дѣлѣ свѣдѣній, отношеніе военнаго вѣдомства къ проектированной желѣзной дорогѣ существенно измѣнилось, и сооруженіе ея признавалось означеннымъ вѣдомствомъ допустимымъ лишь въ виду указаній на значительныя экономическія выгоды, связанныя съ привлеченіемъ на русскую желѣзнодорожную сѣть иностранныхъ транзитныхъ грузовъ и, притомъ, при условіи выполненія цѣлаго ряда требованій, сущность коихъ сводится къ возможности быстраго ея разрушенія, въ случаѣ возникновенія военныхъ дѣйствій на западной нашей границѣ.

Съ своей стороны, Департаментъ находилъ, что, при современныхъ условіяхъ государственной обороны на нашей западной границѣ, сооруженіе Томашевской желѣзной дороги не только утрачиваетъ всякое стратегическое значеніе, но представляется едва ли даже цѣлесообразнымъ и осторожнымъ, съ точки зрѣнія военной обороны. Не имѣя, однако, возможности подвергнуть этотъ вопросъ болѣе подробному обсужденію, за отсутствіемъ въ дѣлѣ надлежащихъ для сего данныхъ, Департаментъ считалъ лишь необходимымъ высказать, что сооруженіе насчетъ гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ линій, требующихъ спеціальнаго оборудованія для быстраго разрушенія при возникновеніи военныхъ дѣйствій, можетъ быть вообще допускаемо лишь въ случаѣ признанія за ними безспорнаго и притомъ крупнаго экономическаго значенія.

Обращаясь къ обсужденію настоящаго дѣла съ этой точки зрѣнія, Департаментъ замѣтилъ, что, прорѣзывая густонаселенный край съ высокоразвитою промышленностью и сельскохозяйственною культурою, проектируемая линія несомнѣнно благотворно повліяла бы на дальнѣйшее экономическое развитіе этого края. Что же касается до общеэкономическаго и госу-

дарственнаго ея значенія, то, по содержащимся въ представленіи по настоящему дѣлу соображеніямъ, сооруженіе линіи Белжецъ—Люблинъ, при условіи соединенія ея съ австрійскими желѣзными дорогами, создало бы новый кратчайшій выходъ къ Балтійскому морю для товаровъ, слѣдующихъ нынѣ изъ Австріи въ Данцигъ и въ другіе сѣверо-германскіе порты на Балтійскомъ морѣ съ сокращеніемъ пробѣга грузовъ, по сравненію съ существующимъ ихъ направленіемъ, на 231 версту. При такихъ условіяхъ, по мнѣнію Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія, Томашевская желѣзная дорога могла бы, по своему экономическому значенію, обратиться въ одинъ изъ важнѣйшихъ транзитныхъ путей для торговли Румыніи, Венгріи и Галиціи съ нѣмецкими портами на Балтійскомъ морѣ. По подсчетамъ, сдѣланнымъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, уже въ первое время эксплоатаціи Томашевской линіи представлялось бы возможнымъ ожидать поступленія на сѣть россійскихъ желѣзныхъ дорогъ не менѣе 15 мил. пудовъ иностранныхъ транзитныхъ грузовъ, слѣдующихъ къ портамъ Балтійскаго моря, причемъ пробѣгъ этихъ грузовъ на участкѣ Люблинъ—Млава, на протяженіи 276 верстъ, могъ бы дать Привислинскимъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, по самымъ умѣреннымъ среднимъ пудоверстнымъ ставкамъ, свыше 435.000 р. въ годъ чистаго дохода.

При обсужденіи означенныхъ предположеній Департаментъ встрѣтился, однако, съ серьезными сомнѣніями. Отвлеченіе столь значительной части транзитныхъ грузовъ на русскую желѣзнодорожную сѣть не можетъ не вызвать упорнаго противодѣйствія со стороны заинтересованныхъ въ ихъ сохраненіи иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ. Противодѣйствіе это можетъ выразиться не только въ пониженіи тарифныхъ ставокъ на соотвѣтствующихъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, но и въ такомъ повышеніи ихъ на линіи Млава—Данцигъ, которое легло бы всею тяжестью не

только на транзитные грузы, но и на весь товарообмѣнъ между Россіею и сѣверо-германскими портами на Балтійскомъ морѣ.

Сверхъ того, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что на размѣръ иностраннаго транзита могутъ весьма сильно повліять, кромѣ разстояній и тарифныхъ ставокъ, еще многочисленныя другія причины, какъ напримѣръ, необходимость двойной перегрузки товаровъ (на австрійской и прусской границахъ), таможенные расходы, формальности и т. п.

Между тѣмъ, вопросъ о возможныхъ послѣдствіяхъ для русской торговли отъ предвидимой новой тарифной политики на прусской желѣзнодорожной сѣти является совершенно неразработаннымъ. Въ частности остается невыясненнымъ то вліяніе, какое можетъ имѣть удешевленіе стоимости провоза иностранныхъ грузовъ на международный рынокъ съ точки зрѣнія интересовъ нашей экспортной торговли. Вопросъ этотъ, по сложности своей, требовалъ бы во всякомъ случаѣ подробнаго соображенія при участіи заинтересованныхъ вѣдомствъ и биржевыхъ комитетовъ.

При отсутствіи же всѣхъ изложенныхъ данныхъ, представляется, по мнѣнію Департамента, невозможнымъ судить о степени вѣроятности обращенія Томашевской желѣзной дороги въ линію крупнаго транзитнаго значенія и, слѣдовательно, о ея государственномъ и экономическомъ значеніи.

Обращаясь, засимъ, къ обсужденію финансовыхъ условій означеннаго предпріятія, Департаментъ принялъ во вниманіе, что по сдѣланнымъ подсчетамъ, валовая доходность предпріятія окажется недостаточною для покрытія обязательствъ по уплатѣ процентовъ и погашенія на облигаціонный капиталъ названной желѣзной дороги въ общемъ на сумму 146.835 р. Въ случаѣ же предоставленія обществу испрашиваемаго имъ пропорціональнаго дѣленія чистаго дохода между акціонернымъ и облигаціоннымъ

*

капиталами, указанный недостатокъ чистаго дохода возрастетъ до 195.000 р. Хотя, такимъ образомъ, испрашиваемая правительственная гарантія облигаціоннаго капитала и потребуетъ отъ казны ежегодной приплаты въ размѣрѣ до 200.000 р., однако, по предположеніямъ Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, приплаты эти съ избыткомъ будутъ возмѣщены казнѣ увеличеніемъ чистаго дохода казенныхъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ вслѣдствіе привлеченія новыхъ транзитныхъ грузовъ какъ во внутреннемъ, такъ и въ международномъ сообщеніяхъ, на сумму свыше 435.000 р.

Усматривая съ своей стороны, что приведенные финансовые результаты сооруженія Томашевской желѣзной дороги всецѣло опираются на предположеніе о поступленіи на эту дорогу не менѣе 15 мил. иностранныхъ транзитныхъ грузовъ, Департаментъ, въ виду отмѣченной невыясненности и спорности этого вопроса и принимая во вниманіе, что предусмотрѣнныя закономъ 10 Іюня 1905 года льготы могутъ быть предоставляемы лишь желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, имѣющимъ государственное значеніе, не призналъ возможнымъ высказаться въ пользу дарованія обществу упомянутыхъ льготъ.

По совокупности изложенныхъ соображеній Департаментъ призналъ необходимымъ дѣло о сооруженіи Томашевской желѣзной дороги возвратить Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія для дополнительнаго соображенія и разработки всѣхъ возникшихъ при его разсмотрѣніи вопросовъ и сомнѣній.

О сооруженіи Токмакской желѣзной дороги.

Вопросъ о сооруженіи желѣзной дороги, обслуживающей экономическія нужды сѣверной части Таврической губерніи и дающей кратчайшій выходъ грузамъ, слѣдующимъ въ сообщеніи Донецкаго бассейна и Нижней Волги съ Бердянскомъ и незамерзающими портами Чернаго моря, уже давно привлекалъ къ себѣ вниманіе какъ отдѣльныхъ предпринимателей, такъ

и правительственныхъ установленій. Разрѣшенная, однако, Высочайше утвержденнымъ, 1 Іюня 1902 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, потомственному почетному гражданину Вильмсу и дворянину Иванову постройка желѣзнодорожной линіи, подъ названіемъ Токмакской, отъ разъѣзда Рейхенфельдъ, Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, до станціи Цареконстантиновки, Екатерининской желѣзной дороги, не осуществилась. Затѣмъ, вслѣдъ за отклоненіемъ въ 1908 году Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта проекта сооруженія Скадовской желѣзной дороги, проектировавшейся въ томъ же районѣ [1]), Министръ Финансовъ вновь призналъ возможнымъ поставить на очередь вопросъ о постройкѣ Токмакской дороги и дать дальнѣйшее движеніе ходатайствамъ по сему предмету отдѣльныхъ предпринимателей. По обсужденіи означенныхъ ходатайствъ въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ было признано предпочтительнымъ остановиться, по соображеніямъ экономическаго и финансоваго свойства, на проектѣ дороги, представленномъ поселянами-собственниками Яковомъ и Гергардомъ Валлъ и инженеромъ путей сообщенія Николаемъ Касиновымъ. Согласно сему Министры Финансовъ и Путей Сообщенія возбудили ходатайство о предоставленіи названнымъ предпринимателямъ права образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи нормальной колеи, общаго пользованія, отъ станціи Федоровки, Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ направленіи на селеніе Гальбштадтъ и мѣстечко Большой Токмакъ, съ возможнымъ приближеніемъ къ селу Вальдгеймъ, до станціи Царе константиновки, Екатерининской желѣзной дороги.

По представленному названными Министрами проекту устава общества, постройка Токмакской же-

---

[1]) См. стр. 34—40.

лѣзной дороги, протяженіемъ около 124 верстъ, производится распоряженіемъ и за счетъ общества. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 1.750.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такой нарицательный капиталъ, ежегодный платежъ процентовъ роста и погашенія по коему не превысилъ бы сумму въ 284.350 р. въ годъ. Помимо гарантіи облагаціоннаго капитала обществу Токмакской желѣзной дороги предполагалось даровать и нѣкоторыя другія изъ предусмотрѣнныхъ закономъ 10 Іюня 1905 года льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ принялъ во вниманіе, что намѣченная къ постройкѣ Токмакская желѣзная дорога должна прорѣзать сѣверную часть Бердянскаго уѣзда, Таврической губерніи, отличающуюся высокимъ развитіемъ не только сельскаго хозяйства, но и фабрично-заводской промышленности и мелкихъ кустарно-ремесленныхъ производствъ, а также богатыми залежами каолина и желѣзной руды, остающимися неиспользованными за отсутствіемъ рельсовыхъ путей сообщенія. Наиболѣе оживленными центрами этого края являются селенія Большой Токмакъ и Гальбштадтъ, гдѣ сосредоточено нѣсколько чугунно-литейныхъ заводовъ, паровыхъ мельницъ и много другихъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій. При этомъ въ первомъ изъ упомянутыхъ селеній имѣется четыре банковыхъ учрежденія, обороты одного изъ коихъ достигаютъ крупной цифры въ 35.000.000 р. Въ виду изложеннаго Департаментъ не могъ не признать за постройкою Токмакской желѣзной дороги серьезнаго мѣстнаго экономическаго значенія.

Независимо отъ сего сооруженіе означенной дороги должно создать сокращенный пробѣгъ для грузовъ, слѣдующихъ въ сообщеніи Донецкаго бассейна и Нижней Волги съ мѣстностями, расположенными въ районѣ южныхъ участковъ Курско-Харьково-

Севастопольской желѣзной дороги и, въ частности, съ черноморскими портами—Ѳеодосіею и Севастополемъ. Указанное сокращеніе пробѣга въ этихъ сообщеніяхъ составляетъ отъ 92 до 105 верстъ. Главнѣйшими грузами, подлежащими перевозкѣ транзитомъ по проектируемой новой дорогѣ, являются грузы каменнаго угля, для которыхъ сокращеніе провозной платы составитъ въ сообщеніи съ Бердянскомъ до 0,57 к., съ Мелитополемъ до 1,30 к., съ Ѳеодосіею до 0,71 к. и съ Севастополемъ до 0,43 к. на пудъ.

Такимъ образомъ, независимо отъ чисто мѣстнаго значенія, проектируемая желѣзная дорога должна служить и общимъ интересамъ отечественной промышленности, удешевляя доступъ въ обширный районъ, расположенный къ югу отъ Мелитополя, каменноугольнаго топлива, безъ коего немыслимо успѣшное развитіе въ этомъ краѣ промышленной жизни.

Въ виду изложеннаго Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ тому, чтобы признать Токмакскую желѣзную дорогу такимъ желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ, которому могутъ быть дарованы правительственная гарантія по облигаціонному займу и другія предусмотрѣнныя закономъ 10 Іюня 1905 года льготы.

Однако, Департаментъ не могъ не остановить вниманія на томъ обстоятельствѣ, что съ проведеніемъ Токмакской желѣзной дороги чистая доходность сосѣднихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—Екатерининской и Южныхъ—должна понизиться, по произведенному подсчету, въ общемъ на 364.964 р., вслѣдствіе отвлеченія на новую дорогу около 21.500.000 пудовъ транзитныхъ грузовъ.

По этому поводу въ средѣ Департамента было замѣчено, что направленіе Токмакской рельсовой линіи, соединяющей двѣ казенныя желѣзныя дороги—Южныя и Екатерининскую, наводитъ на мысль, не будетъ ли болѣе цѣлесообразнымъ, въ видахъ правильной эксплоатаціи казенной желѣзнодорожной сѣти,

построить означенную линію на средства казны, тѣмъ болѣе, что данныя о доходности дороги даютъ основаніе разсчитывать на безубыточность ея эксплоатаціи.

Съ своей стороны, Департаментъ, войдя въ обсужденіе означеннаго вопроса, замѣтилъ, что при современномъ развитіи казенной желѣзнодорожной сѣти сооруженіе почти каждой новой линіи можетъ сопровождаться сокращеніемъ грузооборота сосѣднихъ казенныхъ дорогъ вслѣдствіе отвлеченія отъ нихъ части грузовъ, а слѣдовательно вызывать извѣстное пониженіе ихъ выручки. Обстоятельство это, однако, не служило для Втораго Департамента Государственнаго Совѣта основаніемъ къ отклоненію предположеній о постройкѣ на частныя средства отдѣльныхъ рельсовыхъ линій, если только онѣ признавались вообще желательными въ экономическомъ отношеніи и могли служить къ общему подъему производительныхъ силъ населенія, такъ какъ вызываемое такою постройкою пониженіе грузооборота сосѣднихъ казенныхъ дорогъ въ большинствѣ случаевъ могло имѣть лишь временный характеръ и со временемъ должно было съ избыткомъ возмѣщаться казнѣ какъ притокомъ на казенную сѣть новыхъ грузовъ изъ района сооруженной линіи, такъ и общимъ экономическимъ подъемомъ этого района, тѣсно связаннымъ съ проложеніемъ новаго рельсоваго пути. Не придавая, поэтому, въ настоящемъ дѣлѣ рѣшающаго значенія ожидаемому отъ постройки Токмакской линіи пониженію общей суммы выручки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Департаментъ нашелъ, что равнымъ образомъ и сравнительная доходность проектируемой линіи не должна служить критеріемъ при рѣшеніи вопроса, подлежитъ ли дорога постройкѣ на казенныя средства или же сооруженіе ея можетъ быть предоставлено частной предпріимчивости.

Поэтому и признавая, что для государственнаго казначейства, при огромности задачъ, лежащихъ на

казенномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ, было бы крайне затруднительно приходить на помощь нуждамъ отдѣльныхъ мѣстностей въ дѣлѣ сооруженія рельсовыхъ линій, Департаментъ рѣшительно высказался за предпочтительность сооруженія Токмакской желѣзной дороги на частныя средства и не встрѣтилъ затѣмъ препятствій къ разрѣшенію Якову и Гергарду Валлъ и Николаю Касинову образовать акціонерное общество для постройки этой дороги на основаніяхъ, изложенныхъ въ представленномъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія проектѣ устава общества, со внесеніемъ въ него лишь незначительныхъ измѣненій.

Положеніе Втораго Департамента по этому дѣлу Высочайше утверждено 10 Марта 1911 года.

Объ образованіи общества Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дороги.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи дѣйствительному статскому совѣтнику Дружинину образовать акціонерное предпріятіе для сооруженія и эксплоатаціи ширококолейной желѣзной дороги общаго пользованія отъ станціи Бердяушъ, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, вдоль западнаго склона Урала до пересѣченія съ Пермь-Екатеринбургскою линіею у Ново-Уткинскаго завода и далѣе до станціи Лысьва, Пермской желѣзной дороги, протяженіемъ около 524 верстъ. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 3.816.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такой нарицательный капиталъ, ежегодный платежъ процентовъ роста и погашенія по коему не превысилъ бы сумму въ 1.559.256 р. въ годъ. Обществу предполагалось даровать правительственную гарантію облигаціоннаго займа и цѣлый рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ закономъ 10 Іюня 1905 года льготъ.

Обращаясь къ обсужденію финансовой стороны предпріятія, Департаментъ замѣтилъ, что, по предва-

рительнымъ подсчетамъ, произведеннымъ особымъ совѣщаніемъ, образованнымъ при Министерствѣ Финансовъ, для разсмотрѣнія предложеній частныхъ лицъ по постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій, весь валовой доходъ предпріятія долженъ выразиться, при условіи установленія нормальныхъ тарифовъ въ прямомъ сообщеніи и повышенныхъ—въ мѣстномъ, всего лишь въ суммѣ 2.870.435 р. при эксплоатаціонномъ расходѣ въ 2.481.578 р. Такимъ образомъ, чистый доходъ предпріятія (388.857 р.), за отчисленіемъ изъ него 2% (7.777 р.) въ запасный капиталъ, оказывается далеко недостаточнымъ для покрытія платежей по облигаціонному займу дороги, и сооруженіе ея должно потребовать отъ казны, при условіи предоставленія обществу права пропорціональнаго дѣленія чистаго дохода между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, ежегодной приплаты по гарантіи въ крупной суммѣ 1.292.736 р. Независимо отъ сего, устройство этой линіи вызываетъ пониженіе чистой доходности сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на сумму въ 154.980 р. вслѣдствіе отвлеченія отъ нихъ на новую дорогу части грузовъ. Такимъ образомъ, въ конечномъ своемъ результатѣ, общія потери казны, въ случаѣ сооруженія этой дороги, составляютъ крупную сумму въ 1.447.716 р. въ годъ.

Останавливаясь на столь неблагопріятныхъ финансовыхъ подсчетахъ эксплоатаціи названной дороги и считая вообще необходимой самую строгую осмотрительность при разрѣшеніи желѣзнодорожныхъ предпріятій въ тѣхъ случаяхъ, когда денежная по нимъ отвѣтственность казны является вѣроятною, Департаментъ призналъ необходимымъ войти въ подробное обсужденіе вопроса о томъ, насколько столь крупные убытки казны оправдываются государственнымъ или экономическимъ значеніемъ проектируемой желѣзной дороги.

Въ этомъ отношеніи Департаментъ прежде всего принялъ во вниманіе, что Бердяушъ-Лысьвенская

желѣзная дорога пройдетъ на протяженіи 524 верстъ по западному склону Уральскаго хребта, прорѣзывая 14 горнозаводскихъ округовъ съ значительно развитою металлургическою промышленностью. Входя головною своею частью въ районъ богатѣйшихъ рудныхъ мѣсторожденій южнаго Урала, дорога эта захватитъ среднимъ и сѣвернымъ участками область обширныхъ лѣсовъ—частныхъ и казенныхъ—общею площадью въ 1.200.000 десятинъ, использованіе коихъ, въ цѣляхъ металлургической промышленности, встрѣчало непреодолимыя затрудненія вслѣдствіе отдаленности лѣсныхъ дачъ отъ мѣстоположенія горныхъ заводовъ.

По подсчетамъ особаго совѣщанія, обсуждавшаго вопросъ о сооруженіи Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дороги, обслуживаемая этою линіею лѣсная площадь могла бы обезпечить для нуждъ горнозаводской промышленности такое количество древеснаго угля, которое было бы достаточно для увеличенія ежегодной выплавки чугуна съ 5.000.000 пудовъ до 17.000.000 пудовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ дорога эта, соединяясь съ Пермскою и Самаро-Златоустовскою желѣзными дорогами, открыла бы на горные заводы западнаго Урала доступъ каменному углю и богатымъ по содержанію желѣза рудамъ восточнаго склона Урала.

Такимъ образомъ, постройкою названной рельсовой линіи достигалось бы весьма важное для успѣшнаго развитія металлургической промышленности и, въ частности, для выплавки высокихъ сортовъ чугуна и желѣза сближеніе неисчерпаемыхъ запасовъ древеснаго топлива съ богатыми мѣсторожденіями желѣза.

Не менѣе существенною, однако, стороною вопроса является и создаваемое сооруженіемъ этой рельсовой линіи безпрерывное соединеніе западнаго Урала съ общею сѣтью россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Расположенные въ этой части Урала горные заводы совершенно отрѣзаны отъ общей рельсовой сѣти и вынуждены пользоваться для сбыта про-

дуктовъ, а также для привоза необходимыхъ матеріаловъ, исключительно водными и гужевыми путями сообщенія. Обстоятельство это весьма неблагопріятно отражается на положеніи упомянутыхъ заводовъ, такъ какъ, при кратковременности высокаго стоянія водъ въ рѣкахъ и при дороговизнѣ гужевыхъ перевозокъ, означенные заводы лишены возможности поддерживать правильныя сношенія съ рынками сбыта и должны располагать огромными оборотными средствами для заготовки, въ періодъ сплава, необходимыхъ въ производствѣ металла предметовъ въ размѣрѣ почти годовой потребности. Такая постановка дѣятельности уральскихъ горныхъ заводовъ, значительно удорожая стоимость производства изготовляемыхъ ими продуктовъ, лишаетъ заводы возможности соперничать съ южнымъ и польскимъ районами металлургической промышленности, богато оборудованными рельсовыми путями сообщенія, и ведетъ къ неизбѣжному вытѣсненію на потребительныхъ рынкахъ продуктовъ означенныхъ заводовъ. По изложеннымъ причинамъ производительность уральской горной промышленности изъ года въ годъ падаетъ. Согласно отчетнымъ даннымъ за 1900—1909 годы, выплавка чугуна на Уралѣ упала съ 50.000.000 пудовъ до 35.000.000 пудовъ. Такое же явленіе наблюдается и въ области производства желѣза и стали.

По объясненію Министра Финансовъ, тяжелое положеніе уральской горной промышленности не можетъ, конечно, не озабочивать Правительства какъ въ виду огромнаго экономическаго ея значенія въ общемъ производствѣ страны, такъ и съ точки зрѣнія интересовъ многомилліоннаго населенія Урала, благосостояніе коего тѣсно связано съ заработками на горныхъ заводахъ и промыслахъ. Въ цѣляхъ поддержанія этой промышленности Правительство вынуждено прибѣгать къ крупнымъ затратамъ какъ на оказаніе воспособленій пошатнувшимся горнозаводскимъ предпріятіямъ, такъ и на выдачу продовольственныхъ ссудъ населенію закрывшихся горныхъ заводовъ. Само

собою разумѣется, что расходы эти являются малопроизводительными и не могутъ оказать существенной поддержки горному дѣлу на Уралѣ. Прочное улучшеніе разстроеннаго экономическаго положенія этой промышленности можетъ быть, по глубокому убѣжденію Статсъ-Секретаря Коковцова, достигнуто лишь кореннымъ измѣненіемъ существующей нынѣ организаціи горнаго дѣла на Уралѣ, сильно страдающей отъ отсутствія удобныхъ путей сообщенія и отъ технической отсталости заводовъ. Такимъ образомъ одною изъ главныхъ мѣръ содѣйствія названной промышленности является сооруженіе на Уралѣ желѣзныхъ дорогъ. Только съ удовлетвореніемъ этой первостепенной потребности будутъ, наконецъ, созданы условія, благопріятныя для возрожденія горнозаводской промышленности въ этомъ богатѣйшемъ по природнымъ условіямъ краѣ и для притока къ этой промышленности необходимыхъ капиталовъ.

По изложеннымъ соображеніямъ, Статсъ-Секретарь Коковцовъ считалъ нужнымъ высказаться въ пользу разрѣшенія постройки Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дороги, хотя сооруженіе ея и сопряжено съ значительными, быть можетъ, въ первые годы эксплоатаціи потерями казны по гарантіи облигаціоннаго капитала названной дороги.

Сообразивъ изложенное, Департаментъ и съ своей стороны нашелъ, что сооруженіе Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дороги являлось бы одною изъ наиболѣе существенныхъ мѣръ къ оживленію и возрожденію горнозаводской дѣятельности на западномъ склонѣ Урала. Что касается возможныхъ потерь казны отъ гарантіи облигаціоннаго капитала этой дороги и пониженія выручки сосѣднихъ казенныхъ дорогъ, то Департаментъ нашелъ, что степень убыточности проектированной дороги находится въ тѣсной связи съ размѣрами имѣющихъ быть установленными на ней тарифныхъ ставокъ. Въ этомъ отношеніи нельзя не замѣтить, что предположенныя, при подсчетахъ доход-

ности дороги, тарифныя ставки являются, въ сущности, весьма незначительными. По сравненію съ тѣми накладными расходами, которые несутъ въ настоящее время заводы западнаго Урала, при пользованіи для своего товарообмѣна водными и гужевыми путями сообщенія, тарифы эти могли бы быть, повидимому, значительно повышены безъ особаго ущерба для успѣшнаго развитія дѣятельности названныхъ заводовъ. Не входя, однако, въ подробное разсмотрѣніе этого вопроса, составляющаго предметъ непосредственнаго вѣдѣнія тарифныхъ учрежденій Министерства Финансовъ, Департаментъ счелъ лишь нужнымъ отмѣтить, что установленіемъ соотвѣтствующихъ тарифовъ на Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дорогѣ могло бы быть достигнуто значительное сокращеніе ожидаемыхъ для казны приплатъ и убытковъ по эксплоатаціи названной линіи. Независимо отъ сего Департаментъ не могъ не замѣтить, что финансовые расчеты о результатахъ эксплоатаціи проектируемой желѣзной дороги основаны были на данныхъ о современной дѣятельности уральскихъ заводовъ. Но едва ли можетъ быть сомнѣніе въ томъ, что при огромномъ вліяніи, которое должно произвести сооруженіе этой дороги на производительность означенныхъ заводовъ, грузооборотъ ея уже въ ближайшіе годы эксплоатаціи быстро возрастетъ и соотвѣтственно понизятся ожидаемые нынѣ размѣры приплатъ казны по гарантіи облигаціоннаго капитала дороги. При этомъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что указанныя приплаты явятся, въ сущности, расходомъ, подлежащимъ возмѣщенію казнѣ по мѣрѣ увеличенія доходности проектируемой рельсовой линіи. Между тѣмъ, въ случаѣ отказа въ гарантіи облигаціоннаго займа, сооруженіе Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дороги не получило бы осуществленія. Послѣдствіемъ этого, по удостовѣренію Министровъ Финансовъ и Торговли и Промышленности, явилась бы постепенная ликвидація цѣлаго ряда горнозаводскихъ предпріятій на запад-

номъ склонѣ Урала и, связанная съ симъ, необходимость для казны новыхъ, и притомъ безвозвратныхъ, расходовъ на многомилліонныя пособія лишившемуся заработковъ населенію заводовъ.

Во всякомъ случаѣ Департаментъ не могъ не признать, что выдающееся значеніе уральской горной промышленности для всей экономической жизни страны и предстоящая ему, въ недалекомъ будущемъ, крупная роль естественнаго рынка для удовлетворенія потребностей растущаго населенія Сибири въ такого рода предметахъ первой необходимости, какъ чугунъ, желѣзо и сталь, вполнѣ оправдываютъ принятіе на казну возможныхъ потерь по гарантіи облигаціоннаго капитала линіи Бердяушъ—Лысьва. По изложеннымъ соображеніямъ Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ предоставленію предпріятію названной дороги гарантіи облигаціоннаго ея займа.

Затѣмъ, Департаментъ выслушалъ объясненіе Министра Финансовъ о томъ, что при отсутствіи въ уставѣ общества проектируемой дороги постановленія, гарантирующаго возмѣщеніе оставшагося непогашеннымъ ко дню выкупа желѣзной дороги акціонернаго капитала, интересы акціонеровъ являются недостаточно обезпеченными, такъ какъ, при незначительной доходности предпріятія, за обществомъ могутъ образоваться долги казнѣ по гарантіи облигаціоннаго займа въ такой суммѣ, которая ко дню выкупа дороги превыситъ размѣры самого выкупного вознагражденія. При этихъ условіяхъ, на основаніи § 48 устава, выкупное вознагражденіе будетъ подлежать полностью обращенію на возмѣщеніе означенныхъ долговъ, и акціонеры общества лишены будутъ возможности обратнаго полученія вложенныхъ ими въ дѣло капиталовъ.

Въ виду сего возникаетъ опасеніе, что реализація акціонернаго капитала встрѣтитъ на практикѣ серьезныя затрудненія и предпріятіе Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дороги не получитъ осуществленія.

Поэтому Министръ Финансовъ полагалъ необходимымъ, въ интересахъ скорѣйшаго сооруженія названной дороги, включить въ проектъ устава соотвѣтствующее постановленіе, гарантирующее акціонерамъ возмѣщеніе вложенныхъ ими въ предпріятіе капиталовъ.

По этому поводу Департаментъ замѣтилъ, что подобнаго рода постановленіе равносильно принятію на счетъ государства части предпринимательскаго риска и обезпеченію цѣлости акціонернаго капитала за счетъ числящихся на обществѣ долговъ казнѣ по гарантіи. Съ другой стороны, включеніе въ уставъ желѣзнодорожнаго общества такого постановленія не обезпечивало бы бережливаго и осмотрительнаго со стороны предпринимателей отношенія къ эксплоатаціи желѣзнодорожнаго предпріятія.

Вслѣдствіе сего, допущеніе подобнаго рода льготы являлось бы вообще весьма нежелательнымъ. Тѣмъ не менѣе Департаментъ призналъ возможнымъ, въ видѣ особаго изъятія изъ общаго правила, включить означенное постановленіе въ уставъ проектируемой Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дороги, во вниманіе къ исключительной важности осуществленія этой дороги для интересовъ уральской горной промышленности.

Въ виду сего предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, за незначительными измѣненіями, одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента по этому дѣлу Высочайше утверждено 20 Іюня 1911 года.

О переименованіи общества Бердяушъ-Лысьвенской желѣзной дороги въ общество Западно-Уральской желѣзной дороги *смотри стр. 288.*

Объ отдаленіи срока приступа къ работамъ по сооруженію Западно-Уральской желѣзной дороги *смотри стр. 294.*

Объ образованіи общества Сѣверо-

Вопросъ о соединеніи желѣзною дорогою восточнаго склона Средняго Урала съ рѣкою Тавдою, воз-

никшій еще въ началѣ семидесятыхъ годовъ истекшаго столѣтія, въ послѣдніе годы неоднократно восходилъ на разсмотрѣніе правительственныхъ учрежденій по поводу многочисленныхъ ходатайствъ земскихъ и городскихъ учрежденій, а также горнопромышленныхъ съѣздовъ о сооруженіи такого пути за счетъ казны, равно какъ вслѣдствіе заявленій отдѣльныхъ лицъ, испрашивавшихъ разрѣшеніе на образованіе съ этою цѣлью частнаго желѣзнодорожнаго предпріятія, но по тѣмъ или инымъ причинамъ не получалъ осуществленія.

Восточной Уральской желѣзной дороги.

Въ 1911 году вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги, соединяющей рѣку Тавду съ восточнымъ склономъ Урала, былъ вновь поставленъ на очередь въ представленномъ А. П. Матвѣевымъ и С. П. Фармаковскимъ проектѣ, предусматривавшемъ проведеніе такого пути черезъ районъ Егоршинскихъ каменноугольныхъ мѣсторожденій, съ отвѣтвленіемъ отъ Егоршина на югъ къ линіи Пермской желѣзной дороги. Признавая проектъ этотъ отвѣчающимъ экономическимъ потребностямъ Урала и выгоднымъ съ точки зрѣнія интересовъ казны, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія внесли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта предположенія свои о предоставленіи названнымъ двумъ предпринимателямъ права образовать акціонерное общество Сѣверо-Восточной Уральской желѣзной дороги для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожныхъ линій общаго пользованія, нормальной колеи, отъ конечнаго пункта строящейся Алапаевской вѣтви, Пермской желѣзной дороги, черезъ Егоршино до станціи Богдановичъ, той же желѣзной дороги, и отъ города Екатеринбурга, черезъ то же село Егоршино и городъ Ирбитъ, съ выходомъ на рѣку Тавду, близъ села Саиткова, Тобольской губерніи.

Согласно проекту устава названнаго общества, постройка проектированной желѣзной дороги, общимъ протяженіемъ около 484 верстъ, производится

распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 2.420.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, по реализаціи, равнялась бы, вмѣстѣ съ выручкою отъ реализаціи акцій, строительной стоимости дороги, исчисленной на основаніи утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости. Обществу предполагалось даровать правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше 4½% по облигаціонному займу и рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія льготъ.

Приступивъ къ обсужденію представленныхъ на его разсмотрѣніе предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что переживаемый горнозаводскою промышленностью Урала тяжелый кризисъ внесъ уже серьезное разстройство въ экономическую жизнь этого изобилующаго природными богатствами края и требуетъ нынѣ принятія исключительныхъ мѣръ къ его устраненію, сопряженныхъ съ крупными изъ казны затратами на оказаніе пособій мѣстному горнозаводскому населенію, а также и отдѣльнымъ предпріятіямъ. Ближайшими изслѣдованіями причинъ упадка Уральской горнозаводской промышленности вообще и, въ частности, важнѣйшей ея отрасли — промышленности металлургической—установлено, что явленіе это въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ крайняго вздорожанія въ указанномъ районѣ топлива. Дороговизна его настолько повысила стоимость производства Уральскихъ горныхъ заводовъ, что послѣдніе почти не имѣютъ уже возможности конкурировать на рынкахъ своими продуктами съ издѣліями заводовъ южнаго и польскаго горнопромышленныхъ районовъ, работающихъ на дешевомъ топливѣ. Между тѣмъ въ ближайшихъ къ восточному склону Урала мѣстностяхъ Тобольской

и Пермской губерній, по теченію рѣки Тавды, имѣются обширныя площади лѣса (по изслѣдованіямъ лѣсного вѣдомства до 4,5 милл. дес.), почти не эксплоатируемаго, за отсутствіемъ путей сообщенія съ мѣстами обезпеченнаго сбыта лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, и, вслѣдствіе сего, въ значительномъ количествѣ погибающаго отъ перестоя. Равнымъ образомъ на восточномъ же склонѣ Урала, въ окрестностяхъ села Егоршина, находятся богатыя залежи отличнаго качества каменнаго угля, запасы коего исчисляются, по заявленію Министра Торговли и Промышленности, въ количествѣ свыше 600 милл. пудовъ; эти угольныя мѣсторожденія также почти не разрабатываются нынѣ за неимѣніемъ въ ихъ районѣ рельсовыхъ путей. При такихъ условіяхъ едва ли могло подлежать сомнѣнію, что проведеніе желѣзной дороги, соединяющей означенныя мѣстности съ Уральскимъ горнопромышленнымъ райономъ должно въ значительной степени понизить стоимость горючаго матеріала на мѣстныхъ горныхъ заводахъ и тѣмъ самымъ способствовать правильному разрѣшенію одной изъ важнѣйшихъ современныхъ задачъ нашей экономической политики — поддержанію горнаго дѣла на Уралѣ.

Обратившись къ вопросу о томъ, въ какой мѣрѣ проектированная Сѣверо-Восточная Уральская желѣзная дорога могла бы удовлетворять изъясненнымъ выше потребностямъ Уральской горнозаводской промышленности и вообще экономическимъ нуждамъ обслуживаемыхъ ею мѣстностей, Департаментъ не могъ не признать, что дорога эта, образуемая двумя скрещивающимися въ Егоршинѣ линіями Алапаевскъ—Богдановичъ и Екатеринбургъ—Саитково, несравненно болѣе успѣшно разрѣшаетъ задачу снабженія горныхъ заводовъ восточнаго склона Урала дешевымъ топливомъ, чѣмъ проектированная ранѣе Тавдинская желѣзная дорога, проектъ коей былъ отклоненъ Высочайше утвержденнымъ, 28 Января 1908 года,

*

положеніемъ Втораго Департамента Государствен наго Совѣта.

Дѣйствительно проектированная Сѣверо-Восточ ная Уральская желѣзная дорога, прорѣзывая н участкѣ Ирбитъ—Саитково лучшія и наиболѣе удоб ныя для сбыта матеріаловъ дачи Притавдинских лѣсовъ и пересѣкая, въ центральной своей части, п четыремъ направленіямъ Егоршинскія каменноуголь ныя мѣсторожденія, открываетъ для промышлен ной разработки такія естественныя богатства, которы не только могутъ надолго обезпечить Уралъ дешевым древеснымъ и минеральнымъ топливомъ и лѣсным матеріалами, но и удовлетворять, въ извѣстной мѣрѣ потребности въ нихъ другихъ, болѣе отдаленныхъ рынковъ. Наряду съ симъ означенная дорога выпол няетъ и иныя немаловажныя экономическія задачи въ качествѣ пути, по которому направятся, через мѣстный торговый центръ—Екатеринбургъ, ярмароч ные грузы изъ Ирбита, а также будетъ производиться снабженіе хлѣбомъ населенія восточнаго склона Урала и сбытъ продуктовъ мѣстной горнозаводской промышленности на рынки Сибири и Европейской Россіи. Наконецъ эта дорога, создавая значительное количество новыхъ каменноугольныхъ и лѣсныхъ грузовъ, часть коихъ поступитъ на другія желѣзнодорожныя линіи, въ томъ числѣ и на предположенную къ постройкѣ Бердяушъ-Лысьвенскую дорогу, должна послужить къ увеличенію доходности этихъ линій. Насколько значительно, въ зависимости отъ проведенія Сѣверо-Восточной Уральской желѣзной дороги, будетъ увеличеніе доходности существующей рельсовой сѣти, показываютъ произведенные комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ подсчеты, изъ коихъ видно, что увеличеніе чистаго дохода однѣхъ только казенныхъ дорогъ составитъ около 283 тыс. р. въ годъ. Что касается засимъ финансовыхъ результатовъ предпріятія, то они представляются, по предположеніямъ той же комиссіи, вполнѣ благопріятными, а именно, при

строительной стоимости дороги примѣрно въ суммѣ 24.200.000 р., чистый доходъ ея, за вычетомъ эксплоатаціонныхъ и другихъ расходовъ, опредѣляется въ 1.257.928 р., при общей суммѣ обязательныхъ платежей по облигаціонному займу въ 1.116.162 р., и такимъ образомъ доходъ этотъ, даже при условіи примѣненія пропорціональнаго (до 3%) дѣленія его между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, не только оказывается достаточнымъ для выполненія обязательныхъ платежей по гарантированнымъ облигаціямъ, но и для выдачи акціонерамъ дивиденда, въ размѣрѣ свыше 5% на акціонерный капиталъ.

Въ виду изложенныхъ соображеній, Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ разрѣшенію А. П. Матвѣеву и С. П. Фармаковскому образовать для постройки и эксплоатаціи этой дороги акціонерное общество, на предположенныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ, со внесеніемъ въ проектъ устава этого общества лишь незначительныхъ измѣненій.

Положеніе Втораго Департамента по этому дѣлу Высочайше утверждено 20 Іюня 1911 года.

Объ образованіи общества Скерневицы-Равскаго подъѣздного пути.

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 30 Ноября 1909 года, положенія Втораго Департамента Государственнаго Совѣта [1]) землевладѣльцу Петроковской губерніи В. Ц. Каменецкому было предоставлено право построить на свой счетъ, безъ всякихъ пособій отъ казны и безъ права принудительнаго отчужденія частновладѣльческихъ имуществъ, узкоколейный подъѣздной путь общаго пользованія отъ города Равы, Петроковской губерніи, до станціи Скерневицы, Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги, протяженіемъ въ 29 верстъ, снабдить этотъ путь всѣми принадлежностями эксплоатаціи и эксплоатировать его. Согласно

---

[1]) Смотри стр. 277.

условіямъ сооруженія и эксплоатаціи Скерневицы-Равскаго подъѣздного пути, строительная стоимость этой линіи опредѣлена была въ суммѣ около 450.000 р. Для прокладки пути предпринимателю предоставлено было право безплатно пользоваться, съ согласія подлежащихъ вѣдомствъ, обочинами шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, съ обязательствомъ принять на свой счетъ содержаніе тѣхъ участковъ этихъ дорогъ, обочины коихъ будутъ заняты подъѣзднымъ путемъ.

Встрѣчая финансовыя затрудненія къ осуществленію, разрѣшеннаго ему къ постройкѣ подъѣздного пути, В. Ц. Каменецкій совмѣстно съ инженерами путей сообщенія К. Ф. Здзярскимъ и В. И. Поплавскимъ возбудилъ, въ Маѣ 1910 года, ходатайство о разрѣшеніи, въ цѣляхъ привлеченія къ означенной постройкѣ мѣстныхъ капиталистовъ и спеціалистовъ по желѣзнодорожному строительству, образовать предпріятіе это на акціонерныхъ началахъ.

Съ своей стороны, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, находя образованіе акціонернаго общества для сооруженія и эксплоатаціи упомянутаго подъѣздного пути болѣе обезпечивающимъ осуществленіе проектируемой желѣзнодорожной линіи и признавая, въ виду сего, означенное ходатайство заслуживающимъ уваженія, внесли во Второй Департаментъ свои предположенія о предоставленіи названнымъ предпринимателямъ права учредить акціонерное общество Скерневицы-Равскаго подъѣздного пути на тѣхъ же общихъ основаніяхъ, какія были установлены Высочайше утвержденными, 30 Ноября 1909 года, условіями сооруженія и эксплоатаціи этого предпріятія, за исключеніемъ предусмотрѣнныхъ означенными условіями льготъ по содержанію жандармскаго полицейскаго надзора, по отводу чинамъ сего надзора помѣщеній и по содержанію правительственной инспекціи дороги.

Обращаясь къ разсмотрѣнію этихъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что вопросъ объ экономи-

ческомъ значеніи Скерневицы-Равскаго подъѣздного пути уже служилъ предметомъ обсужденія Департамента при разсмотрѣніи проекта Высочайше утвержденныхъ, 30 Ноября 1909 года, условій сооруженія и эксплоатаціи означенной линіи, причемъ было признано, что проведеніе ея доставитъ существенныя экономическія выгоды прорѣзываемой проектируемымъ подъѣзднымъ путемъ мѣстности. Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что, согласно проекту, постройку упомянутой дороги предполагается произвести всецѣло на счетъ акціонернаго капитала общества, безъ какихъ либо пособій или пожертвованій со стороны казны, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ образованію акціонернаго общества Скерневицы-Равскаго подъѣздного пути на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 20 Іюня 1911 года.

Объ образованіи общества Черноморско - Кубанской желѣзной дороги.

Обширная и весьма плодородная часть Кубанской области къ западу отъ линіи Владикавказской желѣзной дороги и къ югу отъ Ейской желѣзной дороги совершенно лишена была до послѣдняго времени сколько-нибудь удовлетворительныхъ путей сообщенія. Устройство въ означенной мѣстности шоссейныхъ дорогъ, которыя могли бы служить подъѣздными путями какъ къ станціямъ упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и къ морскому побережью, весьма трудно осуществимо въ виду полнаго отсутствія камня въ этой части Кубанской области. Съ другой стороны, мѣстныя климатическія и почвенныя условія создаютъ почти непреодолимыя затрудненія при пользованіи существующими грунтовыми дорогами. Такимъ образомъ, богатѣйшій отъ природы край не имѣлъ возможности вывозить изобилующія въ немъ произведенія земледѣльческаго промысла. Въ виду этого среди мѣстнаго на-

селенія возникло предположеніе объ образованіи акціонернаго общества для проведенія желѣзнодорожныхъ линій отъ города Екатеринодара до станицы Приморско-Ахтарской на Азовскомъ морѣ и отъ станціи Владикавказской желѣзной дороги Крымская, черезъ станицы Тимошевскую и Новоминскую, до станціи той же желѣзной дороги Кущевка. Предположеніе это, послѣ подробнаго его обсужденія въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, представлено было Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія на разсмотрѣніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта. Согласно внесенному названными Министрами проекту устава общества Черноморско-Кубанской желѣзной дороги, означенному обществу предоставляется постройка и эксплоатація желѣзнодорожныхъ линій общаго пользованія, нормальной колеи, въ указанныхъ выше направленіяхъ, общимъ протяженіемъ около 427 верстъ. Основной капиталъ предпріятія предполагалось образовать путемъ выпуска акцій на 2.813.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую сумму, чтобы ежегодный платежъ процентовъ интереса и погашенія по нимъ не превышалъ 1.088.000 р. Вмѣстѣ съ тѣмъ устанавливалась правительственная гарантія выпускаемыхъ обществомъ облигацій въ размѣрѣ не свыше $4^1/_2\%$, пропорціональное распредѣленіе чистаго дохода предпріятія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами и, кромѣ того, нѣкоторыя другія льготы, предусмотрѣнныя положеніемъ 10 Іюня 1905 года.

Что касается пунктовъ примыканія проектируемой желѣзнодорожной линіи къ Владикавказской желѣзной дорогѣ, то сѣверный пунктъ такого примыканія, первоначально предположенный у станціи Кущевка, въ представленіи Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія установленъ былъ не окончательно. При разсмотрѣніи въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ намѣченной предпринимателями трассы Черноморско-Кубанской желѣзной дороги

обращено было вниманіе на то, что соединеніе новой линіи съ Владикавказскою желѣзною дорогою у названной станціи не отвѣчаетъ требованію планомѣрнаго согласованія означенной линіи съ существующею желѣзнодорожною сѣтью и что поэтому надлежало бы перенести пунктъ примыканія Черноморско-Кубанской дороги къ Владикавказской нѣсколько болѣе на сѣверъ, примѣрно къ разъѣзду между станціями Степная и Кояла. Возникшее по этому поводу между подлежащими вѣдомствами разномысліе было разсмотрѣно въ Совѣтѣ Министровъ, который, признавая за каждымъ изъ предположенныхъ направленій Черноморско-Кубанской дороги извѣстныя преимущества, нашелъ нужнымъ поставить окончательное разрѣшеніе этого вопроса въ зависимость отъ усмотрѣнія Втораго Департамента Государственнаго Совѣта.

Приступивъ къ разсмотрѣнію настоящаго дѣла, Второй Департаментъ не могъ, прежде всего, не признать, что осуществленіе предпріятія по сооруженію Черноморско-Кубанской желѣзной дороги представляется вообще весьма желательнымъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что означенная желѣзная дорога окажетъ значительное вліяніе на экономическую жизнь обширнаго края, богато одареннаго природою, но остановленнаго въ культурномъ развитіи за полнымъ отсутствіемъ въ немъ какихъ-либо путей сообщенія. Обезпечивая возможность сношенія съ рынками сбыта и вызывая тѣмъ самымъ дальнѣйшее усиленіе производительности прорѣзываемой ею мѣстности, предположенная желѣзная дорога несомнѣнно повліяетъ такимъ образомъ и на увеличеніе размѣровъ нашего хлѣбнаго экспорта. Не малое значеніе означенная дорога будетъ имѣть и для интересовъ государственной обороны, облегчая перевозку войскъ и мобилизацію мѣстныхъ военныхъ силъ. Съ финансовой стороны проектированное предпріятіе представляется вполнѣ благонадежнымъ и прочнымъ, а потому предоставленіе ему правительственной гарантіи не вызы-

вало, по мнѣнію Департамента, возраженій. Признавая вслѣдствіе сего возможнымъ допустить образованіе общества Черноморско-Кубанской желѣзной дороги на основаніяхъ, предположенныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія, Второй Департаментъ остановился на вопросѣ о выборѣ направленія сѣвернаго участка проектированной желѣзнодорожной линіи и мѣстѣ примыканія его къ Владикавказской желѣзной дорогѣ. Въ этомъ отношеніи Департаментъ находилъ, что то или иное разрѣшеніе означеннаго вопроса, прежде всего, зависитъ отъ взгляда на то значеніе, какое присваивается грузовому движенію на проектируемой къ постройкѣ дорогѣ, т. е. предполагается ли, что на ней будутъ перевозиться одни только мѣстные грузы или же принимается въ расчетъ также и транзитное на ней движеніе. Въ этомъ отношеніи Департаментъ замѣтилъ, что Черноморско-Кубанская желѣзная дорога предназначается, главнымъ образомъ, для обслуживанія интересовъ мѣстнаго земледѣльческаго населенія. Правда, дорога эта несомнѣнно привлечетъ къ себѣ и нѣкоторые транзитные грузы, но по предварительнымъ исчисленіямъ, провѣреннымъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, отношеніе ихъ къ общему грузообороту дороги представляется весьма незначительнымъ. Изъ ожидаемаго грузооборота въ 58.760.000 пудовъ свыше 50 милліоновъ пудовъ составляютъ грузы отправленія и прибытія, въ томъ числѣ 37.000.000 пудовъ хлѣбныхъ грузовъ. Поэтому проектируемому рельсовому пути едва ли можно, по мнѣнію Департамента, придавать значеніе транзитной желѣзнодорожной линіи. Но, если въ дѣлѣ сооруженія Черноморско-Кубанской желѣзной дороги преобладаніе имѣли мѣстные экономическіе интересы, то естественнымъ представлялось стремленіе ея учредителей дать ей такое направленіе, чтобы она обслуживала возможно большее число станицъ. Это стремленіе и привело къ предположенію о соединеніи проектированной линіи съ

Владикавказскою желѣзною дорогою у станціи Кущевка, такъ какъ при подобномъ направленіи означенная линія на всемъ своемъ протяженіи пролегала бы исключительно по территоріи Кубанскаго казачьяго войска. Перенесеніе пункта ея примыканія къ Владикавказской дорогѣ далѣе на сѣверъ, къ станціямъ Кояла или Степная, привело бы къ необходимости проложить сѣверный участокъ дороги по области Войска Донского. Правда, этимъ достигалось бы извѣстное спрямленіе Черноморско-Кубанской линіи въ соединеніи ея съ общею сѣтью нашихъ желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ могло бы быть достигнуто нѣкоторое усиленіе транзитнаго по ней движенія грузовъ. Но такое спрямленіе сооружаемой дороги, въ отношеніи обслуживанія ею мѣстныхъ интересовъ, пошло бы на пользу населенію Донской, а не Кубанской области. Между тѣмъ, акціонерный капиталъ учреждаемаго общества Черноморско-Кубанской желѣзной дороги имѣется въ виду размѣстить среди станичныхъ обществъ Кубанскаго казачьяго войска, частью даже путемъ реализаціи его за счетъ станичныхъ капиталовъ. Кромѣ того строительная стоимость дороги исчислена въ предположеніи, что необходимыя подъ сооружаемую дорогу земли будутъ въ предѣлахъ Кубанской области отчуждены на особенно льготныхъ условіяхъ. При такомъ положеніи дѣла представлялось весьма вѣроятнымъ, что измѣненіе первоначально намѣченной трассы дороги и направленіе сѣвернаго ея участка на станціи Кояла или Степная поведетъ къ болѣе или менѣе значительному промедленію въ осуществленіи проектированнаго предпріятія, а можетъ быть и къ тому, что оно не состоится вовсе. Между тѣмъ сооруженіе означенной желѣзной дороги, какъ выше указано, представляется крайне желательнымъ и при томъ съ точки зрѣнія не только мѣстныхъ, но и общегосударственныхъ интересовъ. Въ частности Военное Министерство, какъ заявилъ въ присутствіи Департамента Помощникъ Начальника Отдѣла Воен-

ныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба, заинтересовано не столько въ томъ или иномъ направленіи сѣвернаго участка проектированной линіи, сколько въ скорѣйшей вообще ея постройкѣ, что имѣетъ весьма существенное для интересовъ государственной обороны значеніе. По всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ Второй Департаментъ въ вопросѣ о выборѣ направленія сѣвернаго участка Черноморско-Кубанской желѣзной дороги не могъ не отдать предпочтенія предположенію учредителей общества этой дороги о соединеніи ея съ линіею Владикавказской дороги у станціи Кущевка.

Не встрѣчая, затѣмъ, препятствій къ утвержденію остальныхъ заключающихся въ проектѣ устава общества Черноморско-Кубанской желѣзной дороги постановленій, Второй Департаментъ одобрилъ предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія съ незначительными лишь измѣненіями.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 20 Іюня 1911 года.

Объ образованіи общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей.

Въ цѣляхъ улучшенія финансоваго положенія образованныхъ для постройки и эксплоатаціи сѣти подъѣздныхъ къ городу Варшавѣ путей обществъ Виляновской желѣзной дороги, Гроецкаго подъѣздного пути и Варшавскаго подъѣздного пути «Яблонна—Ваверъ», Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признавали соотвѣтственнымъ, согласно ходатайству правленій названныхъ обществъ, слить ихъ въ одно акціонерное предпріятіе, подъ наименованіемъ общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей. При этомъ Статсъ-Секретарь Коковцовъ и Тайный Совѣтникъ Рухловъ предполагали: 1) предоставить названному, вновь образуемому обществу право постройки разрѣшенныхъ въ свое время обществамъ Варшавскихъ подъѣздныхъ путей, «Яблонна—Ваверъ»

и Гроецкаго подъѣздного пути, но ими не осуществленныхъ, линій отъ станціи Ваверъ, черезъ мѣстечко Отвоцкъ, до посада Карчевъ, и отъ мѣстечка Пясечно до сахарнаго завода Черскъ, съ вѣтвями отъ Черска на городъ Гройцы и отъ станціи Мокотовъ до станціи Варшава, Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, и 2) разрѣшить тому же обществу переустройство эксплоатируемой обществомъ Виляновской желѣзной дороги линіи Виляновъ—Пясечно, для замѣны на ней конной тяги паровою.

Согласно проекту устава, къ вновь образовываемому обществу Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей, во главѣ котораго учреждается правленіе, общее для всѣхъ объединяемыхъ имъ обществъ, переходятъ всѣ эксплоатируемыя въ то время этими послѣдними обществами желѣзнодорожныя линіи и вѣтви, съ подвижнымъ составомъ, принадлежностями и капиталами и всѣ вообще предоставленныя имъ права и льготы, а также лежащія на нихъ обязательства по отношенію къ казнѣ и частнымъ учрежденіямъ и лицамъ. Постройка новыхъ линій и вѣтвей, общимъ протяженіемъ около 70 верстъ, производится распоряженіемъ и за счетъ общества, безъ какихъ либо со стороны Правительства пособій. Строительный капиталъ новыхъ линій и вѣтвей образуется путемъ выпуска—для сооруженія линіи Пясечно—Черскъ съ вѣтвями — негарантированныхъ Правительствомъ облигацій на сумму 1.200.000 р. нарицательныхъ, а для сооруженія линіи Ваверъ—Карчевъ—негарантированныхъ акцій и облигацій, въ соотношеніи первыхъ ко вторымъ, какъ 1 : 3, на нарицательную сумму, опредѣляемую въ зависимости отъ строительной стоимости линіи по утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости.

Обратясь къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что объединеніе трехъ отдѣльныхъ обществъ, эксплоатировавшихъ небольшую по протяженію сѣть подъѣздныхъ къ городу Варшавѣ

рельсовыхъ путей несомнѣнно являлось бы мѣрою, могущею въ значительной степени способствовать упроченію финансоваго положенія этихъ полезныхъ для мѣстнаго населенія предпріятій, путемъ сокращенія общей суммы упадающихъ нынѣ на каждое изъ нихъ въ отдѣльности административныхъ и хозяйственныхъ расходовъ. Въ виду сего и признавая проектированныя Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основанія объединенія означенныхъ обществъ въ составѣ общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей вполнѣ обезпечивающими права казны и заинтересованныхъ въ дѣлѣ частныхъ учрежденій и лицъ, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ образованію означеннаго общества. Равнымъ образомъ, Департаментъ нашелъ возможнымъ предоставить обществу право постройки линій Ваверъ—Карчевъ и Пясечно—Черскъ (съ вѣтвями), тѣмъ болѣе, что для осуществленія этихъ сооруженій не требуется ни выпуска гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ, ни принудительнаго отчужденія земель.

Въ виду сего предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, за незначительными измѣненіями, одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента по этому дѣлу Высочайше утверждено 20 Іюня 1911 года.

Объ образованіи общества Московско - Сергіевской электрической желѣзной дороги.

Наблюдающееся во всѣхъ крупныхъ городскихъ центрахъ стремленіе къ выселенію на окраины и въ дачныя мѣстности чрезвычайно усилилось за послѣднее время въ Москвѣ. Среди дачныхъ поселеній, расположенныхъ вдоль примыкающихъ къ Москвѣ желѣзнодорожныхъ линій, одно изъ первыхъ въ указанномъ отношеніи мѣстъ занимаетъ пригородная мѣстность вдоль Московско-Ярославской желѣзной дороги и Ярославскаго шоссе, на которомъ находится также не мало промышленныхъ и фабричныхъ заведеній. Въ этомъ же районѣ расположенъ Сергіевскій посадъ съ Троицко-Сергіевскою лаврою, постоянно привле-

кающею къ себѣ многія тысячи богомольцевъ. При быстро развивающемся заселеніи указанной мѣстности потребность въ удобномъ и скоромъ сообщеніи ея съ городомъ чувствуется съ каждымъ годомъ все болѣе настоятельно. Между тѣмъ, потребность эта не могла быть въ достаточной степени удовлетворяема обслуживающею означенный районъ единственною Московско - Ярославскою линіею казенныхъ Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ. Линія эта предназначена главнымъ образомъ для междугороднаго товарнаго и пассажирскаго движенія, къ поддержанію же усиленнаго дачнаго и пригороднаго сообщенія она, по своему оборудованію, оказывается мало приспособленною. Въ виду этого надворный совѣтникъ Липскій и горный инженеръ Бѣловъ обратились въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи имъ права образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи электрической желѣзной дороги отъ Москвы до Сергіевскаго посада по обрѣзу Ярославскаго шоссе, съ вѣтвями къ станціямъ Московско-Ярославской желѣзной дороги—Лосиноостровской, Мытищамъ и Пушкину. По разсмотрѣніи этого ходатайства въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, признавшей его заслуживающимъ уваженія, Статсъ-Секретарь Коковцовъ и Тайный Совѣтникъ Рухловъ представили во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта предположенія свои о разрѣшеніи названнымъ лицамъ образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи Московско-Сергіевской электрической желѣзной дороги общаго пользованія.

Согласно проекту устава названнаго общества, постройка предположенной желѣзной дороги, протяженіемъ въ 69,5 верстъ, производится распоряженіемъ общества и за его счетъ, по особымъ, облегченнымъ техническимъ условіямъ. Основной капиталъ предпріятія опредѣляется въ суммѣ 10.600.000 р. нарицательныхъ и образуется изъ акцій на сумму 2.400.000 р. и 5% облигацій на сумму 8.200.000 р.

Капиталамъ общества, какъ акціонерному, такъ и облигаціонному, правительственной гарантіи не присвоивается. Обществу предоставляются нѣкоторыя изъ льготъ, предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія, и сверхъ того разрѣшается: а) по соглашенію съ Московскимъ городскимъ общественнымъ управленіемъ, пропускать свой подвижной составъ по линіямъ городского трамвая на основаніи особыхъ правилъ, утверждаемыхъ Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ; б) съ разрѣшенія Правительства устраивать склады и подъѣздные пути къ фабрикамъ и заводамъ, и в) отпускать электрическую энергію для промышленныхъ цѣлей и для освѣщенія по таксамъ, утверждаемымъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Торговли и Промышленности.

Приступивъ къ обсужденію указанныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что намѣченная къ постройкѣ Московско-Сергіевская электрическая желѣзная дорога несомнѣнно должна имѣть крупное экономическое и общественное значеніе. Пригородный районъ Москвы населенъ весьма густо, и интересы мѣстныхъ жителей съ одной стороны тѣсно связаны съ городомъ, а съ другой—съ цѣлымъ рядомъ расположенныхъ въ этомъ районѣ промышленныхъ предпріятій. Существующая желѣзная дорога, проходя въ сторонѣ отъ Ярославскаго шоссе, являющагося центральною для этой мѣстности линіею, не можетъ вполнѣ удовлетворять нуждамъ мѣстнаго населенія, между тѣмъ какъ проектированный электрическій трамвай, соединяя указанный районъ съ самымъ центромъ Москвы, послужитъ для этого населенія средствомъ удобнаго, дешеваго и быстраго сообщенія. При этомъ произведенные комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ предварительные подсчеты финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи дороги даютъ основаніе разсчитывать на чистую прибыль въ размѣрѣ около 6½% на акціонерный

капиталъ. Такимъ образомъ дорога эта представляется предпріятіемъ коммерчески обоснованнымъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, будучи осуществлена на негарантированные Правительствомъ капиталы, не потребуетъ никакихъ жертвъ со стороны государственнаго казначейства. Соображеніе о томъ, что Московско-Сергіевская электрическая линія, проходя почти параллельно съ головнымъ участкомъ Московско-Ярославской желѣзной дороги, будетъ отвлекать отъ этого участка пассажировъ и грузы, едва ли можетъ имѣть серьезное значеніе. По объясненію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, недостаточная пропускная способность упомянутаго участка, при увеличивающемся на немъ ростѣ пассажирскихъ и грузовыхъ перевозокъ, создаетъ для управленія Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ значительныя затрудненія, дальнѣйшее же развитіе пассажирскаго движенія на упомянутомъ участкѣ несомнѣнно потребуетъ весьма крупныхъ затратъ изъ казны на соотвѣтственное его переустройство. Вмѣстѣ съ тѣмъ, постоянно усиливающееся движеніе дачныхъ пассажирскихъ поѣздовъ по Московско-Ярославской желѣзной дорогѣ производится въ ущербъ работѣ ея по грузовымъ перевозкамъ. Въ виду этого освобожденіе головного участка названной дороги отъ пригороднаго движенія представлялось бы, по объясненію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, не только допустимымъ, но даже необходимымъ. При указанныхъ условіяхъ слѣдуетъ признать, что постройка Московско-Сергіевской электрической желѣзной дороги нисколько не противорѣчитъ интересамъ казенныхъ Сѣверныхъ дорогъ, для мѣстнаго же населенія является весьма желательною и полезною.

Вслѣдствіе сего предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія за незначительными измѣненіями одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента по этому дѣлу Высочайше утверждено 20 Іюня 1911 года.

Объ образованіи общества Крымской желѣзной дороги.

Вопросъ о сооруженіи рельсоваго пути, соединяющаго съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ южный берегъ Крыма, отличающійся богатствомъ и красотою природы и мягкостью климата, неоднократно былъ предметомъ обсужденія правительственныхъ учрежденій, которыми всегда признавалась настоятельная потребность въ сооруженіи такого пути съ точки зрѣнія какъ мѣстныхъ, такъ и общегосударственныхъ интересовъ. До послѣдняго времени вопросъ этотъ не получилъ однако практическаго осуществленія. Въ 1909 году почти одновременно были возбуждены двумя группами предпринимателей—В. П. Кандауровымъ и С. Н. Чаевымъ, съ одной стороны, и Г. К. Ушковымъ, съ другой, ходатайства о разрѣшеніи концессіи на сооруженіе желѣзной дороги для соединенія южнаго берега Крыма съ общею рельсовою сѣтью. По подробномъ обсужденіи въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ обоихъ упомянутыхъ проектовъ, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, признавая предпочтительнымъ предоставить концессію на сооруженіе Крымской желѣзной дороги Г. К. Ушкову, вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о разрѣшеніи названному лицу образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги общаго пользованія, нормальной колеи, отъ города Севастополя до города Алушты, съ вѣтвью къ городу Балаклавѣ, а также подъѣздныхъ путей трамвайнаго или фуникулярнаго типа къ городу Ялтѣ, Алупкѣ и Симеизу.

По проекту устава названнаго общества, постройка проектируемой дороги, протяженіемъ около 121 версты, должна была производиться распоряженіемъ и за счетъ общества. Основной капиталъ предпріятія опредѣляется въ суммѣ 35.412.000 р. нарицательныхъ и состоитъ изъ акцій на 5.902.000 р. и облигацій на сумму 29.510.000 р. нарицательныхъ. Капиталамъ общества, какъ акціонерному, такъ и облигаціонному, правительственной гарантіи не присвоивается и обще-

ству предоставляются лишь нѣкоторыя изъ предусмотрѣнныхъ положеніемъ 10 Іюня 1905 года льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что съ постепеннымъ увеличеніемъ значенія южнаго берега Крыма, какъ горноклиматической станціи и морского курорта, становится все болѣе и болѣе настоятельною давно сознаваемая какъ обществомъ, такъ и Правительствомъ потребность въ сооруженіи желѣзной дороги, соединяющей эту часть Таврическаго полуострова съ общею рельсовою сѣтью и обслуживающей расположенныя вдоль морского побережья населенныя мѣстности. Поэтому и въ виду выяснившейся невозможности соорудить Крымскую желѣзную дорогу распоряженіемъ и средствами казны по направленію, въ полной мѣрѣ удовлетворяющему мѣстнымъ потребностямъ и согласующему сталкивающіеся въ вопросѣ о трассѣ линіи интересы отдѣльныхъ городовъ и поселеній, надлежитъ примириться съ мыслью, что дорога эта можетъ получить въ ближайшемъ будущемъ осуществленіе лишь въ порядкѣ частнаго желѣзнодорожнаго строительства, по такому изъ имѣющихся въ наличности двухъ проектовъ, который наиболѣе отвѣчаетъ основнымъ заданіямъ этого дорожнаго сооруженія. Изъ двухъ существующихъ проектовъ Крымской желѣзной дороги одинъ, представленный Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія на разсмотрѣніе Втораго Департамента, а именно проектъ Ушкова, предусматриваетъ сооруженіе ширококолейной желѣзной дороги вдоль всего южнаго берега Крыма отъ Севастополя, черезъ Ялту, до Алушты, съ вѣтвью на Балаклаву, а другой — проектъ Кандаурова и Чаева—составленъ по варіанту Бахчисарай—Ялта—Алушта, въ видѣ ширококолейной линіи, съ вѣтвью трамвайнаго типа къ Симеизу. По мнѣнію Департамента, основанному на имѣющихся въ дѣлѣ данныхъ относительно подробностей каждаго изъ означен-

ныхъ проектовъ, оба они отвѣчаютъ тѣмъ требованіямъ, кои могутъ быть предъявлены къ Крымской желѣзной дорогѣ, ибо, въ случаѣ осуществленія какъ того, такъ и другого изъ этихъ проектовъ, южный берегъ Крыма пріобрѣтаетъ согласованную съ потребностями государственной обороны желѣзную дорогу, соединяющую означенное побережье съ общею рельсовою сѣтью при посредствѣ ширококолейной линіи и обслуживающую главнѣйшіе населенные пункты побережья (Алушта, Ялта, Гурзуфъ, Алупка, Симеизъ). Такимъ образомъ проведеніе желѣзной дороги по любому изъ упомянутыхъ варіантовъ несомнѣнно въ ближайшемъ же времени должно поднять значеніе Крыма, какъ курорта, способствовать удешевленію въ немъ общихъ условій жизни и привлечь туда такихъ посѣтителей, которые нынѣ, вслѣдствіе дороговизны поѣздокъ въ Крымъ и отсутствія удобствъ въ пути и на мѣстѣ, или вовсе лишены возможности пользоваться цѣлебными свойствами южной природы, или же предпочитаютъ отправляться на заграничные курорты.

Въ виду изложеннаго, находя оба проекта Крымской дороги—Севастопольскій и Бахчисарайскій—почти равноцѣнными по тѣмъ выгодамъ, которыя можетъ доставить государству вообще и южному берегу Крыма въ особенности проведеніе означенной желѣзной дороги, Департаментъ призналъ, однако, возможнымъ присоединиться къ мнѣнію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о нѣкоторой предпочтительности въ экономическомъ отношеніи Севастопольскаго направленія, какъ обслуживающаго все южное побережье Таврическаго полуострова отъ Алушты до Севастополя и соединяющаго этотъ послѣдній городъ рельсовымъ путемъ съ Балаклавою. Это послѣднее обстоятельство имѣетъ, по удостовѣренію присутствовавшаго въ Департаментѣ представителя военнаго вѣдомства, немаловажное стратегическое значеніе. Кромѣ того, съ точки зрѣнія финансовой,

проектъ Ушкова (Севастопольское направленіе) имѣетъ то несомнѣнное преимущество передъ проектомъ Кандаурова и Чаева (Бахчисарайское направленіе), что осуществленіе проекта Ушкова, за счетъ негарантированнаго основного капитала, не налагаетъ на казну никакой отвѣтственности за финансовые результаты предпріятія, между тѣмъ какъ при сооруженіи желѣзной дороги по проекту Кандаурова и Чаева, предусматривающему гарантію Правительствомъ облигаціоннаго капитала дороги, для казны можетъ возникнуть необходимость, въ случаѣ, если бы предположенія о вѣроятной доходности дороги не оправдались, производить болѣе или менѣе крупныя приплаты по гарантіи. Правда, опытъ нашего желѣзнодорожнаго строительства показываетъ, что попытки частной предпріимчивости осуществлять сколько нибудь значительныя желѣзнодорожныя сооруженія безъ присвоенія правительственной гарантіи облигаціямъ, выпускаемымъ для образованія строительныхъ капиталовъ, обыкновенно оказывались неудачными, въ виду трудности реализаціи такого рода процентныхъ бумагъ. А такъ какъ въ данномъ случаѣ предположенному къ учрежденію акціонерному обществу Крымской желѣзной дороги предстоитъ произвести выпускъ облигацій на довольно крупную сумму въ 29.510.000 р., то, естественно, можетъ возникнуть сомнѣніе въ томъ, будетъ ли означенный капиталъ реализованъ и осуществится ли, слѣдовательно, и само предпріятіе. Однако, такое сомнѣніе, сколько бы основательно оно ни было, едва ли можетъ само по себѣ служить достаточною причиною къ отклоненію признаваемаго полезнымъ съ точки зрѣнія государственной и общественной начинанія Ушкова, тѣмъ болѣе, что послѣдній, по свидѣтельству Министра Финансовъ, уже затратилъ значительныя средства на производство изысканій, и нѣтъ основанія сомнѣваться въ серьезности его намѣренія осуществить проектируемое предпріятіе; съ другой сто-

роны слѣдуетъ предполагать, что личное участіе въ дѣлѣ Ушкова, какъ крупнаго мѣстнаго землевладѣльца, можетъ въ извѣстной степени облегчить образованіе акціонернаго капитала проектируемой дороги.

По приведеннымъ соображеніямъ не встрѣчая, съ своей стороны, препятствій къ образованію для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи Севастополь—Алушта акціонернаго общества Крымской желѣзной дороги на проектируемыхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ, Департаментъ призналъ однако нужнымъ принять нѣкоторыя мѣры къ предупрежденію нежелательнаго промедленія въ дѣлѣ постройки желѣзной дороги къ южному берегу Крыма, чего возможно было ожидать, въ случаѣ, если, по тѣмъ или инымъ причинамъ, проектируемое общество не состоится. Въ предотвращеніе сего Департаментъ полагалъ опредѣлить въ уставѣ образуемаго Ушковымъ общества Крымской желѣзной дороги возможно короткіе сроки для взноса отдѣльныхъ частей акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ и для представленія на утвержденіе расцѣночныхъ вѣдомостей.

Въ виду этого предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, за нѣкоторыми измѣненіями, одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента по этому дѣлу Высочайше утверждено 20 Іюня 1911 года.

Объ отдаленіи срока взноса 50% акціонернаго капитала общества Крымской желѣзной дороги смотри стр. 294.

Объ образованіи общества Крымской желѣзной дороги смотри стр. 234.

О разрѣшеніи Саруханово - Куринскому акціонерному обществу сооруженія и эксплоатаціи узко-

Вопросъ о сооруженіи рельсоваго пути на югъ отъ станціи Евлахъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, по направленію къ городу Шушѣ, Елисаветпольской губерніи, восходилъ еще въ 1907 году на разсмотрѣніе Втораго Департамента по представленію

колейной желѣзной дороги отъ станціи Евлахъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, до города Шуши.

Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія о разрѣшеніи М. Е. Розенфельдъ и Б. Г. Краснянскому образовать акціонерное общество для постройки ширококолейнаго подъѣздного пути отъ названной станціи до селенія Ханскіе Сады, находящагося въ разстояніи 15 верстъ отъ города Шуши. Изъясненныя предположенія не получили, однако, въ то время осуществленія, такъ какъ Департаментъ призналъ необходимымъ, предварительно разрѣшенія испрашиваемой концессіи, имѣть въ виду нѣкоторыя дополнительныя данныя по вопросу о предоставленіи обществу права принудительнаго отчужденія недвижимыхъ имуществъ.[1]) Послѣ сего соискателемъ на постройку рельсовой линіи въ указанномъ выше направленіи выступило, кромѣ М. Е. Розенфельдъ и Б. Г. Краснянскаго, образованное, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 23 Января 1909 года, устава, торгово-промышленное Саруханово-Куринское акціонерное общество. По подробномъ обсужденіи въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ обоихъ упомянутыхъ проектовъ, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, признавая предпочтительнымъ предоставить концессію на сооруженіе желѣзной дороги Саруханово-Куринскому обществу, вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о разрѣшеніи этому обществу постройки и эксплоатаціи узкоколейной желѣзнодорожной линіи общаго пользованія отъ станціи Евлахъ до города Шуши, подъ наименованіемъ Шушинской желѣзной дороги, протяженіемъ около 98 верстъ, и о дополненіи въ указанномъ смыслѣ Высочайше утвержденнаго, 23 Января 1909 года, устава названнаго общества.

Строительный капиталъ Шушинской желѣзной дороги опредѣляется въ суммѣ около 3.100.000 р. нарицательныхъ и образуется посредствомъ выпуска обществомъ акцій на означенную сумму по нарица-

---

[1]) См. стр. 278.

тельной цѣнѣ. Акціонерному капиталу общества правительственной гарантіи не присваивается и обществу предоставляются лишь нѣкоторыя изъ льготъ, предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что одною изъ ближайшихъ задачъ нашей экономической политики на Кавказѣ несомнѣнно является развитіе рельсовой сѣти въ этомъ краѣ, изобилующемъ естественными богатствами, которыя нынѣ, за отсутствіемъ удобныхъ путей сообщенія, почти не разрабатываются. Съ этой точки зрѣнія, предположеніе о постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ станціи Евлахъ, Закавказской дороги, на югъ, по направленію къ городу Шушѣ, заслуживаетъ полнаго сочувствія, тѣмъ болѣе, что означенная линія, благодаря естественнымъ условіямъ прорѣзываемаго ею района, не только обезпечитъ дальнѣйшее развитіе существующихъ тамъ предпріятій, но и будетъ способствовать возникновенію многихъ новыхъ отраслей промышленности и сельскаго хозяйства. Въ настоящее время имѣются два проекта означенной желѣзной дороги, а именно: во-первыхъ, представленный Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія на разсмотрѣніе Департамента проектъ Саруханово - Куринскаго акціонернаго общества о сооруженіи узкоколейной желѣзной дороги до города Шуши и, во-вторыхъ, проектъ Розенфельдъ и Краснянскаго, коимъ намѣчается постройка ширококолейной дороги до селенія Ханскіе Сады, причемъ оба эти проекта предприниматели намѣрены осуществить за счетъ однихъ только акціонерныхъ капиталовъ, безъ выпуска облигаціонныхъ займовъ. При такихъ условіяхъ, признавая въ финансовомъ отношеніи оба проекта выгодными для казны, Департаментъ не могъ, однако, не присоединиться къ мнѣнію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о предпочтительности проекта Саруханово-Куринскаго общества какъ въ

виду удостовѣренія Намѣстника Его Императорскаго Величества на Кавказѣ о солидности названнаго предпріятія, такъ и потому, что проектъ этотъ, предусматривающій соединеніе съ Закавказскою магистралью города Шуши, являющагося торговымъ центромъ южной части Елисаветпольской губерніи, въ большей степени обслуживаетъ мѣстныя экономическія нужды, чѣмъ проектъ линіи Евлахъ—Ханскіе Сады. Помимо сего предприниматели по постройкѣ этой послѣдней линіи—Розенфельдъ и Краснянскій—ходатайствуютъ о предоставленіи учреждаемому ими обществу права принудительнаго отчужденія потребныхъ для желѣзной дороги земель, между тѣмъ какъ Саруханово-Куринское общество означеннаго права не испрашиваетъ, предполагая осуществить Шушинскую желѣзную дорогу безъ принудительнаго отчужденія земель. Правда, линія Евлахъ — Ханскіе Сады, предположенная къ оборудованію нормальною колеею, въ техническомъ отношеніи представляетъ нѣкоторыя преимущества передъ Шушинскою узкоколейною желѣзною дорогою. Однако, обстоятельство это не можетъ въ данномъ случаѣ имѣть рѣшающаго значенія въ виду того, что Саруханово-Куринское общество приняло на себя обязательство, въ случаѣ проведенія магистрали на Ленкорань, перешить, по первому требованію Правительства, головной участокъ эксплоатируемой имъ линіи на широкую колею или же построить на ней вторую колею нормальной ширины отъ станціи Евлахъ до пункта примыканія означенной выше магистрали. По приведеннымъ соображеніямъ Департаментъ, съ своей стороны, не встрѣтилъ препятствій къ разрѣшенію Саруханово-Куринскому товариществу постройки и эксплоатаціи Шушинской желѣзной дороги на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 14 Февраля 1912 года.

Объ образованіи обществаМосковско-Подольской электрической желѣзной дороги.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія объ образованіи общества Московско-Подольской электрической желѣзной дороги заключались въ предоставленіи потомственному дворянину Н. Н. Кашинцеву права постройки и эксплоатаціи двухъ желѣзнодорожныхъ линій общаго пользованія, трамвайнаго типа, подъ общимъ наименованіемъ Московско-Подольской электрической желѣзной дороги, съ трассировкою этихъ линій параллельно направленію Московско-Курской и Нижегородской казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ черты города Москвы, близъ Покровской заставы, до города Подольска, Московской губерніи, и до станціи Обираловки, Московско-Нижегородской желѣзной дороги.

Согласно проекту устава названнаго общества, постройка желѣзной дороги, протяженіемъ около 55,5 верстъ, должна была производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ, по особымъ облегченнымъ техническимъ условіямъ, примѣнительно къ утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія правиламъ сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей общаго пользованія. Основной капиталъ общества составлялся посредствомъ выпуска акцій на сумму 2.500.000 р. и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечивала бы образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ предпріятія, причемъ какъ акціонерному, такъ и облигаціонному капиталамъ общества не присваивалось правительственной гарантіи.

Приступивъ къ обсужденію этихъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что съ устройствомъ Московско-Подольской желѣзной дороги многочисленныя дачныя и пригородныя поселенія Москвы будутъ соединены съ нею рельсовымъ путемъ, приспособленнымъ для быстраго, удобнаго и дешеваго передвиженія. Тѣмъ самымъ для наименѣе состоятельныхъ классовъ городского населенія—многочис-

ленныхъ рабочихъ и служащихъ въ различныхъ городскихъ учрежденіяхъ—откроется возможность селиться въ расположенныхъ вдоль линіи проектированной дороги загородныхъ мѣстностяхъ и обезпечить себѣ болѣе благопріятныя въ гигіеническомъ отношеніи и болѣе дешевыя, по сравненію съ городскою жизнью, условія существованія.

Въ виду сего, признавая и съ своей стороны за проектируемою электрическою дорогою важное общественное значеніе, Департаментъ не могъ, однако, не остановиться на вопросѣ о томъ, какъ отразится сооруженіе этой линіи на доходности Московско-Курской и Нижегородской желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ отношеніи Департаментъ принялъ во вниманіе, что, по подробнымъ подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, отвлеченіе на Московско-Подольскую линію пассажирскаго движенія не превыситъ 50% общаго количества проѣзжающихъ по названнымъ казеннымъ дорогамъ пассажировъ, причемъ обстоятельство это вызоветъ пониженіе чистой доходности ихъ на сумму въ 109.429 р. въ годъ. При этомъ не слѣдуетъ, однако, упускать изъ виду, что Московско-Курская и Нижегородская желѣзныя дороги, подъ вліяніемъ быстро растущаго изъ года въ годъ пригороднаго движенія на подмосковныхъ участкахъ, оказываются не въ состояніи удовлетворять въ полной мѣрѣ потребностямъ товарнаго сообщенія, въ особенности въ періоды хлѣбной кампаніи. Въ виду усиленнаго движенія пассажирскихъ поѣздовъ, занятыхъ всецѣло перевозкою пригородныхъ жителей города Москвы, для пропуска товарныхъ поѣздовъ остается только ночное время, отъ часа ночи до пяти часовъ утра, что, конечно, является совершенно недостаточнымъ для такого значительнаго торговаго центра и крупнаго желѣзнодорожнаго узла, какъ Москва, и вызываетъ, притомъ, неизбѣжную задержку товарныхъ поѣздовъ на другихъ узловыхъ и промежуточныхъ станціяхъ, за-

трудняя грузовое движеніе на значительной части нашей рельсовой сѣти.

При такихъ условіяхъ сооруженіе въ направленіи, параллельномъ названнымъ желѣзнымъ дорогамъ, электрическаго трамвая, спеціально приспособленнаго къ нуждамъ пригороднаго и дачнаго сообщенія, несомнѣнно поведетъ къ значительному улучшенію существующихъ условій эксплоатаціи этихъ желѣзныхъ дорогъ и, по удостовѣренію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, устранитъ, цѣною сравнительно незначительнаго пониженія доходности Московско-Курской и Нижегородской желѣзныхъ дорогъ, необходимость для казны затраты въ ближайшемъ будущемъ крупныхъ денежныхъ средствъ на дополнительныя сооруженія и переустройства Московскаго желѣзнодорожнаго узла и прилегающихъ къ нему участковъ двухъ названныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ цѣляхъ удовлетворенія растущихъ изъ года въ годъ потребностей пригороднаго сообщенія.

По изложеннымъ соображеніямъ Департаментъ нашелъ, что сооруженіе Московско-Подольской желѣзной дороги не только представляетъ неоспоримыя выгоды и удобства для населенія города Москвы, но и является весьма желательнымъ съ точки зрѣнія интересовъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Въ виду этого предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія за нѣкоторыми измѣненіями одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 14 Февраля 1912 года.

О расширеніи предпріятія общества Владикавказской желѣзной дороги.

1 Января 1906 года наступилъ срокъ, съ котораго, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 25 Декабря 1884 года, устава общества Владикавказской желѣзной дороги, Правительство получаетъ право выкупить все предпріятіе этого общества въ казну. Въ виду

сего, въ 1908 году было образовано особое совѣщаніе изъ представителей Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля для выясненія вопроса о финансовыхъ послѣдствіяхъ для казны этой операціи и объ условіяхъ, на которыхъ могло бы быть допущено отдаленіе срока выкупа названной желѣзной дороги. Въ соотвѣтствіи съ заключеніемъ означеннаго совѣщанія, Совѣтъ Министровъ, въ засѣданіи 28 Апрѣля 1909 года, призналъ отдаленіе срока выкупа названной желѣзной дороги желательнымъ, предоставивъ Министру Финансовъ поручить комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при участіи представителей подлежащихъ вѣдомствъ, а также отъ Намѣстника Его Императорскаго Величества на Кавказѣ, составить проектъ условій договора съ обществомъ названной дороги объ отдаленіи срока выкупа предпріятія казною, въ случаѣ же несогласія общества на имѣющія быть предложенными ему условія, разработать предположенія о немедленномъ выкупѣ предпріятія въ казну. Вмѣстѣ съ тѣмъ, находя нужнымъ включить въ число упомянутыхъ условій требованіе о сооруженіи обществомъ Владикавказской желѣзной дороги подъѣздныхъ путей, необходимыхъ для экономическаго развитія страдающихъ отъ бездорожья хлѣбородныхъ мѣстностей Ставропольской губерніи и Кубанской и Терской областей, Совѣтъ Министровъ призналъ необходимымъ, чтобы въ названной комиссіи былъ подвергнутъ разсмотрѣнію, при участіи представителей главнаго Кавказскаго начальства и Военнаго Министерства, представленный обществомъ Владикавказской желѣзной дороги планъ развитія рельсовыхъ путей сообщенія на Сѣверномъ Кавказѣ. Во исполненіе означеннаго порученія, комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, подвергнувъ всестороннему обслѣдованію и разработкѣ вопросъ о желательныхъ въ интересахъ населенія Сѣвернаго Кавказа желѣзнодорожныхъ линіяхъ и вѣтвяхъ въ связи съ представленными по сему предмету какъ

обществомъ Владикавказской желѣзной дороги, такъ и другими предпринимателями проектами и ходатайствами, выработала подробный проектъ подлежащихъ включенію въ предположенное соглашеніе общества съ Правительствомъ требованій относительно сооруженія обществомъ сѣти новыхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей и производства имъ цѣлаго ряда работъ какъ по оборудованію существующихъ линій общества, такъ и по развитію портовыхъ устройствъ въ городахъ Новороссійскѣ и Ростовѣ на Дону. Вслѣдъ засимъ, въ состоявшемся 3 Января 1911 года совѣщаніи Министровъ Финансовъ, Путей Сообщенія и Торговли и Промышленности, а также Государственнаго Контролера, была окончательно выяснена несвоевременность выкупа Владикавказской желѣзной дороги въ казну и установлены главныя основанія расширенія этого предпріятія въ связи съ отдаленіемъ срока его выкупа. Въ виду сего Министры Финансовъ и Путей Сообщенія внесли на уваженіе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта свои предположенія какъ по указанному предмету, такъ и по вопросу о лучшемъ обезпеченіи въ будущемъ интересовъ казны въ ея отношеніяхъ къ обществу означенной дороги. Согласно представленному названными Министрами проекту пятаго дополненія къ уставу общества Владикавказской желѣзной дороги, срокъ выкупа предпріятія этого общества въ казну отдалялся до 1 Января 1924 года. При этомъ предположено было возложить на общество производство нижеслѣдующихъ построекъ и работъ. Во первыхъ—сооруженіе новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей нормальной колеи: а) Донской—отъ станціи Торговой (или Великокняжеской), Царицынской вѣтви, черезъ станицы Ерголыцкую, Мечетинскую и Кагальницкую, до станціи Батайска главной линіи Владикавказской желѣзной дороги протяженіемъ около 171 версты; б) Кумской—отъ города Георгіевска до города Св. Креста, съ вѣтвью отъ Незлобной до Георгіевска—около 105 верстъ;

в) Терской—отъ станціи Прохладной, черезъ городъ Моздокъ, станицу Червленую до станціи Гудермеса, съ вѣтвью отъ станціи Червленой до города Кизляра, общимъ протяженіемъ около 249 верстъ; г) Нальчикской—отъ станціи Котляревской до слободы Нальчика, протяженіемъ около 40 верстъ, и д) Темирханшурской—отъ разъѣзда Шамхала до города Темиръ-Ханъ-Шуры, протяженіемъ около 39 верстъ. Во вторыхъ—производство разнаго рода дополнительныхъ работъ по усиленію существующихъ линій общества, общею стоимостью около 7.596.000 р. дѣйствительныхъ. Въ третьихъ—постройка въ городѣ Новороссійскѣ сортировочной станціи, элеватора и новой таможни, а также устройство гавани и пристани на лѣвомъ берегу Дона, близъ города Ростова, съ опредѣленіемъ общей стоимости этихъ работъ въ суммѣ 8.650.000 р. дѣйствительныхъ. Въ четвертыхъ—переустройство участка магистрали между станціями Минеральныя Воды и Прохладная, со смягченіемъ на этомъ участкѣ уклоновъ, и сооруженіе вторыхъ путей на участкѣ Тихорѣцкая-Кавказская и на Минераловодской вѣтви, въ общемъ на сумму около 5.130.000 р. дѣйствительныхъ. И въ пятыхъ—пріобрѣтеніе новаго подвижного состава на сумму около 4.996.000 р. дѣйствительныхъ. Размѣръ строительнаго капитала долженъ былъ быть опредѣленъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и обществомъ Владикавказской желѣзной дороги. Для реализаціи этого капитала обществу предоставлялось выпустить негарантированныя Правительствомъ акціи по 500 р. нарицательныхъ каждая, на общую сумму 3.417.000 р. дѣйствительныхъ, и гарантированныя Правительствомъ облигаціи, причемъ для образованія строительнаго капитала предположенныхъ къ постройкѣ линій и вѣтвей, для пріобрѣтенія подвижного состава этихъ линій и вѣтвей, а равно принадлежностей эксплоатаціи, для сооруженія сортировочной станціи, элеватора

и таможни въ городѣ Новороссійскѣ, а также гавани на лѣвомъ берегу Дона, и для переустройства магистрали (общая стоимость каковыхъ работъ опредѣляется въ суммѣ около 38.780.000 р. дѣйствительныхъ) общество обязывалось выпустить акціи на сумму 1.939.000 р. дѣйствительныхъ и облигаціи на такую нарицательную сумму, которая, вмѣстѣ съ указаннымъ акціонернымъ капиталомъ, составила бы, по надлежащемъ отчисленіи въ запасный капиталъ, строительную стоимость упомянутыхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей, работъ и устройствъ. Что же касается суммъ, потребныхъ на пріобрѣтеніе подвижного состава для существующихъ линій общества и на производство на нихъ дополнительныхъ работъ, въ размѣрѣ около 12.592.000 р. дѣйствительныхъ, то для реализаціи этихъ суммъ обществу предоставлялось выпустить дополнительно акціи на сумму 1.478.000 р. дѣйствительныхъ, а на остальную недостающую сумму — гарантированныя Правительствомъ облигаціи.

Наряду съ указаннымъ расширеніемъ предпріятія общества Владикавказской желѣзной дороги, въ проектѣ пятаго дополненія къ уставу общества устанавливалось существенное измѣненіе какъ дѣйствовавшаго порядка распредѣленія чистаго дохода предпріятія между акціонерами и казною, такъ и предусмотрѣннаго уставомъ общества способа опредѣленія выкупной суммы предпріятія.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ выслушалъ заявленіе Министра Финансовъ о томъ, что по наступленіи 1 Января 1906 года срока выкупа предпріятія общества Владикавказской желѣзной дороги выкупъ этотъ могъ быть произведенъ, благодаря невысокой въ то время доходности предпріятія и въ виду значительной задолженности его казнѣ по гарантіи, на сравнительно выгодныхъ для казны условіяхъ, съ уплатою за акціи общества, по приблизительному расчету, лишь номинальной цѣны ихъ, т. е. по 500 р. за акцію. Однако, въ

1906 и 1907 годахъ возбужденіе вопроса о выкупѣ названной дороги представлялось несвоевременнымъ вслѣдствіе затруднительнаго финансоваго положенія государственнаго казначейства при переживаемыхъ страною въ то время политическихъ обстоятельствахъ. Между тѣмъ, начиная съ 1908 года, доходность дороги начала быстро возрастать и достигла въ 1909 и 1910 годахъ такихъ размѣровъ, при коихъ кореннымъ образомъ измѣнились всѣ ранѣе существовавшія благопріятныя для казны условія выкупа этого предпріятія, причемъ, по сдѣланнымъ Министерствомъ Финансовъ подсчетамъ, выкупная цѣна акцій общества въ настоящее время составила бы приблизительно отъ 7.000 р. до 8.000 р. за каждую непогашенную акцію. Вмѣстѣ съ тѣмъ въ виду указаннаго въ дѣйствующемъ уставѣ общества порядка исчисленія выкупной суммы предпріятія, согласно коему сумма эта опредѣляется путемъ капитализаціи средней доходности акцій и той доли чистой прибыли, которая отчислялась на уплату долговъ общества Правительству по гарантіи въ теченіе предшествовавшихъ выкупу лѣтъ, создалось такое соотношеніе между отчисляемой изъ доходовъ предпріятія на уплату долговъ по гарантіи суммою и размѣромъ этихъ долговъ, при которомъ капитализированное отчисленіе чистой прибыли на уплату этихъ долговъ значительно превышаетъ дѣйствительный ихъ размѣръ. Такъ, при условіи выкупа предпріятія на 1 Января 1911 года, среднее отчисленіе изъ чистой прибыли за 1908—1910 годы на уплату долговъ по гарантіи составило бы, при капитализаціи изъ 5% по срокъ концессіи, около 78.000.000 р. въ то время, какъ общая сумма долговъ по гарантіи, подлежащая удержанію изъ выкупного вознагражденія, равнялась бы лишь 50.000.000 р. Такимъ образомъ Правительство въ случаѣ выкупа предпріятія на 1 Января 1911 года вынуждено было бы уплатить акціонерамъ общества на 28.000.000 р. болѣе той суммы, которая дѣйствительно соотвѣтствовала бы

доходу акціонеровъ. Само собой разумѣется, что при указанныхъ обстоятельствахъ выкупъ предпріятія названной желѣзной дороги представлялся чрезвычайно невыгоднымъ для казны. Поэтому ближайшею задачею Правительства являлось установленіе такихъ условій отдаленія срока выкупа этой дороги въ казну, которыя, наряду съ обезпеченіемъ экономическаго и культурнаго подъема обслуживаемаго Владикавказскою желѣзною дорогою края и съ увеличеніемъ участія казны въ прибыляхъ предпріятія, вмѣстѣ съ тѣмъ устранили бы на будущее время вышеуказанный, не отвѣчающій интересамъ государственнаго казначейства, способъ исчисленія выкупной суммы предпріятія. На разрѣшеніе этой сложной и трудной задачи, путемъ заключенія соотвѣтствующаго соглашенія съ обществомъ Владикавказской желѣзной дороги, направлены были усилія Правительства въ теченіе трехъ лѣтъ, протекшихъ со времени возникновенія впервые вопроса о дальнѣйшей судьбѣ предпріятія этого общества. Представивъ на уваженіе Втораго Департамента проектъ означеннаго соглашенія, обезпечивающаго крупныя и существенныя выгоды казнѣ, Статсъ-Секретарь Коковцовъ считалъ полезнымъ замѣтить, что выговоренныя въ этомъ дѣлѣ настойчивыми требованіями Правительства уступки со стороны общества слѣдуетъ признавать предѣльными и что не имѣется основаній разсчитывать на возможность достиженія дальнѣйшими переговорами съ обществомъ какихъ либо новыхъ для казны выгодъ.

По поводу сего въ средѣ Департамента было замѣчено, что принятіе обществомъ Владикавказской желѣзной дороги обязательства соорудить сѣть новыхъ рельсовыхъ путей на Сѣверномъ Кавказѣ не можетъ быть разсматриваемо, какъ обременительное для названнаго общества обязательство, принятое имъ на себя съ цѣлью полученія разрѣшенія на отдаленіе срока выкупа предпріятія, ибо намѣченныя къ постройкѣ линіи, даже на основаніи предварительныхъ

подсчетовъ, представляются сравнительно доходными и, повидимому, обѣщаютъ въ будущемъ крупное увеличеніе прибылей предпріятія Владикавказской желѣзной дороги. Предположеніе это находитъ себѣ подтвержденіе въ томъ обстоятельствѣ, что соорудить рельсовыя линіи на Сѣверномъ Кавказѣ изъявили желаніе и нѣкоторые другіе предприниматели, кромѣ общества названной дороги. Что касается, затѣмъ, вопроса о цѣлесообразности проведенія въ указанной мѣстности именно тѣхъ рельсовыхъ путей, кои предположены къ сооруженію въ видѣ подъѣздныхъ вѣтвей къ главной линіи Владикавказской желѣзной дороги, то въ матеріалахъ по настоящему дѣлу не имѣется достаточныхъ данныхъ для сужденія о томъ, насколько проведеніе означенныхъ вѣтвей соображено съ дѣйствительными экономическими интересами Предкавказья и не является ли предпочтительнымъ, въ интересахъ мѣстнаго населенія и устойчивости другихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ этомъ краѣ, дать иное направленіе нѣкоторымъ изъ проектируемыхъ желѣзнодорожныхъ сооруженій. Независимо отъ сего, исключительная доходность общества Владикавказской желѣзной дороги, превышающая въ послѣдніе годы 50% на нарицательную цѣну акцій, вызывается, главнымъ образомъ, тѣмъ обстоятельствомъ, что для предпріятія этой дороги было установлено совершенно исключительное соотношеніе между акціонернымъ и облигаціоннымъ его капиталами, при которомъ на каждый рубль акціонернаго приходилось 30 р. облигаціоннаго капитала. Естественно, что при такихъ условіяхъ даже сравнительно незначительное увеличеніе доходности предпріятія обезпечиваетъ акціонерамъ весьма крупное увеличеніе дивиденда. Поэтому и возникаетъ вопросъ, не представляется ли въ интересахъ казны желательнымъ, чтобы Правительство воспользовалось предоставленными ему параграфомъ 8 устава общества Владикавказской желѣзной дороги правами для понужденія общества къ большимъ

уступкамъ въ цѣляхъ увеличенія участія казны въ прибыляхъ общества и для болѣе полнаго удовлетворенія экономическихъ потребностей Сѣвернаго Кавказа. Въ этомъ отношеніи нельзя не признать, что хотя проектируемымъ соглашеніемъ съ названнымъ обществомъ и достигаются въ будущемъ крупныя выгоды для казны въ случаѣ выкупа предпріятія, а также обезпечивается мѣстному населенію значительное развитіе путей сообщенія, однако, по приведеннымъ въ представленіи Статсъ-Секретаря Коковцова и Тайнаго Совѣтника Рухлова по настоящему дѣлу подсчетамъ, участіе казны въ прибыляхъ предпріятія увеличивается на весьма незначительную сумму, которая составила бы, напримѣръ при чистомъ доходѣ дороги за 1910 годъ, достигшемъ почти 25.000.000 р., всего лишь около 200.000 р., въ то время, какъ въ отношеніи нѣкоторыхъ другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ казна поставлена въ гораздо болѣе выгодныя условія. Такъ, напримѣръ, участіе казны въ прибыляхъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ достигаетъ, по отчисленіи 9 р. въ дивидендъ на каждую акцію, 90% остатка чистой прибыли. Что примѣненіе къ обществу Владикавказской желѣзной дороги такой же нормы участія казны въ прибыляхъ этого общества представлялось бы возможнымъ и не нарушающимъ справедливыхъ интересовъ акціонеровъ означеннаго общества, видно изъ того обстоятельства, что въ такомъ случаѣ дивидендъ по акціямъ общества названной дороги за 1910 годъ все таки составилъ бы около 100 р. или 20% на акцію.

Обсудивъ вышеизложенное, Департаментъ, съ своей стороны, замѣтилъ, что вопросъ о сооруженіи сѣти рельсовыхъ путей на Сѣверномъ Кавказѣ былъ подвергнутъ подробному разсмотрѣнію въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при участіи представителей какъ заинтересованныхъ вѣдомствъ, такъ и мѣстнаго населенія, причемъ первоначальныя предпо-

ложенія по сему предмету самаго общества Владикавказской желѣзной дороги подверглись весьма существеннымъ измѣненіямъ. Такъ, изъ числа линій, намѣченныхъ обществомъ къ сооруженію, была исключена линія, предназначенная для обслуживанія Ставропольской губерніи, въ виду возникшихъ сомнѣній въ цѣлесообразности предположеннаго названнымъ обществомъ направленія ея и предпочтенія, отдаваемаго представителями мѣстнаго населенія другому проекту сооруженія этой линіи. При такихъ условіяхъ едва ли возможно утверждать, что представленныя на уваженіе Втораго Департамента предположенія о желѣзнодорожныхъ линіяхъ на Сѣверномъ Кавказѣ недостаточно соображены съ экономическими потребностями края. Что же касается указанія на то будто вмѣняемое обществу Владикавказской дороги въ обязанность сооруженіе означенныхъ линій является прежде всего выгоднымъ для самаго общества, то въ этомъ отношеніи Департаментъ не могъ не принять во вниманіе, что, по имѣющимся въ представленіи по настоящему дѣлу подсчетамъ, чистый доходъ, ожидаемый отъ эксплоатаціи этихъ линій, окажется недостаточнымъ для покрытія расхода по уплатѣ процентовъ и погашенія на строительный капиталъ, въ суммѣ около 310.000 р. При этомъ, въ виду предположенія предоставить сооруженіе рельсовыхъ путей въ Ставропольской губерніи обществу Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги въ проектируемомъ этимъ обществомъ направленіи, указанный убытокъ Владикавказской желѣзной дороги увеличится на сумму около 350.000 р. благодаря отвлеченію на означенные пути значительнаго количества грузовъ, перевозимыхъ нынѣ по Владикавказской желѣзной дорогѣ. Такимъ образомъ, не отрицая вѣроятности, что намѣченная нынѣ сѣть новыхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей на Сѣверномъ Кавказѣ послужитъ въ будущемъ къ дальнѣйшему росту доходности предпріятія Владикавказской желѣзной дороги, нельзя не признать, что въ

настоящее время сооруженіе ихъ нѣсколько понизитъ доходность общества этой дороги и что, въ связи съ возлагаемыми на обязанность означеннаго общества другими работами по усиленію дороги и устройству портовыхъ сооруженій, принятыя въ этомъ отношеніи обществомъ Владикавказской желѣзной дороги обязательства лягутъ, по крайней мѣрѣ въ ближайшіе годы, довольно значительнымъ бременемъ на предпріятіе названной дороги.

Останавливаясь, засимъ, на заявленіи о желательности увеличенія участія казны въ прибыляхъ общества, Департаментъ нашелъ, что, согласно проектируемому порядку распредѣленія чистаго дохода, доля казны въ этихъ прибыляхъ при доходности предпріятія, опредѣлившейся въ 1910 году въ суммѣ около 25.000.000 р., дѣйствительно увеличивается, какъ было указано, всего лишь на 200.000 р. Хотя увеличеніе это и представляется довольно незначительнымъ, оно тѣмъ не менѣе составляетъ отказъ со стороны акціонеровъ въ пользу казны отъ дохода по акціямъ общества въ размѣрѣ около 13 р. на каждую изъ нихъ. Вслѣдствіе сего, а также имѣя въ виду, что на дальнѣйшее усиленіе участія казны въ прибыляхъ общества послѣднее, по заявленію Министра Финансовъ, едва ли согласится, Департаментъ нашелъ, что пересмотръ уже согласованныхъ съ означеннымъ обществомъ условій, на коихъ казна участвуетъ въ прибыляхъ предпріятія Владикавказской дороги, былъ бы совершенно безполезенъ. Такой пересмотръ представляется къ тому же и крайне нежелательнымъ, ибо всякая отсрочка въ осуществленіи нынѣ выработанныхъ предположеній относительно расширенія упомянутаго предпріятія лишила бы населеніе Сѣвернаго Кавказа на неопредѣленное время экономическихъ выгодъ, связанныхъ съ сооруженіемъ цѣлой сѣти новыхъ рельсовыхъ путей.

Переходя къ разсмотрѣнію другихъ постановленій, проектируемыхъ ко включенію въ настоящее допол-

неніе къ уставу общества Владикавказской желѣзной дороги, Департаментъ замѣтилъ, что при оцѣнкѣ достигнутыхъ соглашеніемъ съ названнымъ обществомъ результатовъ не слѣдуетъ упускать изъ виду возможности и даже вѣроятности дальнѣйшаго роста доходности этого предпріятія въ послѣдующіе годы. При такихъ условіяхъ предусмотрѣнная въ проектируемомъ соглашеніи съ обществомъ фиксація высшей нормы выкупной цѣны предпріятія въ размѣрѣ 3.000 р. за акцію, т. е. въ суммѣ, значительно меньшей современной выкупной стоимости акцій общества, обезпечиваетъ казну въ будущемъ, при наступленіи срока выкупа предпріятія, отъ чрезмѣрныхъ на этотъ предметъ затратъ. Равнымъ образомъ вниманія заслуживаетъ и то обстоятельство, что, согласно вновь проектируемому порядку опредѣленія выкупной цѣны, принимаемый къ учету для исчисленія средняго чистаго дохода предпріятія—чистый доходъ его за тѣ годы, въ которые примѣнялись повышенные тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, уменьшается на сумму, составляющую разницу между дѣйствительнымъ чистымъ доходомъ сихъ годовъ и тѣмъ доходомъ, который былъ бы полученъ въ случаѣ примѣненія на дорогѣ общихъ дѣйствующихъ на нашей желѣзнодорожной сѣти тарифовъ на перевозку означенныхъ грузовъ. Наконецъ, упомянутымъ соглашеніемъ съ обществомъ Владикавказской желѣзной дороги достигается нѣкоторое измѣненіе существующаго ненормальнаго отношенія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами общества, какъ 1 : 30. А именно для полученія суммъ, потребныхъ для сооруженія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и производства прочихъ работъ по усиленію существующихъ линій общества и по улучшенію его портовыхъ устройствъ, обществу предоставляется выпустить акціонерный и облигаціонный капиталы въ соотношеніи 1 : 20; для полученія же денежныхъ средствъ, необходимыхъ для выполненія работъ и поставокъ по усиленію и улучшенію

техническихъ устройствъ дороги, предусмотрѣнныхъ въ § 8 дѣйствующаго устава его, общество обязано будетъ выпустить дополнительные акціонерный и облигаціонный капиталы въ соотношеніи перваго ко второму какъ 1 : 8. Такія условія реализаціи нужныхъ обществу строительныхъ средствъ представляютъ несомнѣнныя выгоды для казны, при опредѣленіи какъ доли участія ея въ прибыляхъ предпріятія, такъ и размѣровъ отчисленія изъ чистаго дохода на уплату долговъ по гарантіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ достигнуто будетъ нѣкоторое ослабленіе наблюдаемой въ настоящее время столь нежелательной биржевой спекуляціи съ акціями предпріятія общества Владикавказской желѣзной дороги, такъ какъ спекуляція эта главнымъ образомъ обусловливается существующимъ нынѣ соотношеніемъ акціонернаго и облигаціоннаго его капиталовъ, которое, даже при сравнительно незначительныхъ измѣненіяхъ въ чистомъ доходѣ общества, вызываетъ рѣзкія колебанія въ размѣрѣ начисляемаго на акціи дивиденда и слѣдовательно въ биржевой ихъ расцѣнкѣ.

По всѣмъ приведеннымъ основаніямъ Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ одобренію разсматриваемыхъ предположеній Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія относительно расширенія предпріятія общества Владикавказской желѣзной дороги и соотвѣтственнаго дополненія его устава.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 28 Февраля 1912 года.

Объ образованіи общества Олонецкой желѣзной дороги.

Вопросъ о соединеніи при посредствѣ желѣзной дороги города Петрозаводска съ общею рельсовою сѣтью, возникшій по почину Олонецкаго губернскаго земства еще въ 1895 году, неоднократно восходилъ на обсужденіе правительственныхъ учрежденій, причемъ въ 1902 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе о приступѣ къ сооруженію Петрозаводской желѣзной дороги средствами казны. Вслѣдствіе сего

лѣтомъ послѣдующаго года произведены были техническія изысканія этой дороги отъ с. Дубовики по двумъ направленіямъ—на Лодейное Поле и на Олонецъ. Затѣмъ, однако, въ виду возникшей войны съ Японіею и измѣнившихся политическихъ и финансовыхъ условій, къ постройкѣ означенной желѣзной дороги распоряженіемъ казны приступлено не было и самый вопросъ объ осуществленіи этого сооруженія до послѣдняго времени не поднимался.

Въ концѣ 1910 года соискателями на полученіе концессіи по постройкѣ рельсоваго пути на Петрозаводскъ выступили двѣ, впослѣдствіи объединившіяся, группы предпринимателей въ лицѣ В. В. Савельева, В. В. Хвощинскаго, Н. Б. Емельянова, Н. Н. Гульковскаго и Я. М. Гольденова, заявившія ходатайство о предоставленіи имъ права постройки желѣзной дороги отъ с. Дубовики на Петрозаводскъ, черезъ село Колчаново и городъ Лодейное Поле. По подробномъ обсужденіи въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ проекта названныхъ предпринимателей Министры Финансовъ и Путей Сообщенія внесли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта предположенія свои о разрѣшеніи поименованнымъ выше лицамъ образовать для постройки и эксплоатаціи означенной желѣзнодорожной линіи акціонерное общество Олонецкой желѣзной дороги.

Согласно проекту устава означеннаго общества, постройка Олонецкой желѣзной дороги, протяженіемъ около 265 верстъ, должна была производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія составлялся посредствомъ выпуска акцій на сумму 1.622.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая по реализаціи равнялась бы, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, строительной стоимости дороги, опредѣляемой въ размѣрѣ около 13.295.000 р. дѣйствительныхъ. Обще-

ству предполагается даровать правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% по облигаціонному займу съ тѣмъ, чтобы платежи эти не превышали 610.000 р. въ годъ. Далѣе, обществу предоставляются въ полномъ объемѣ предусмотрѣнныя Высочайше утвержденнымъ 10 Іюня 1905 года положеніемъ Соединеннаго Присутствія льготы.

Приступивъ къ обсужденію изложенныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что намѣченная къ постройкѣ Олонецкая желѣзная дорога несомнѣнно будетъ имѣть крупное мѣстное и отчасти государственное значеніе въ качествѣ пути, обезпечивающаго экономическое развитіе обширной области сѣвера Европейской Россіи. Этою желѣзною дорогою будетъ обслуживаться расположенная между Ладожскимъ и Онежскимъ озерами часть Олонецкаго края, въ коей имѣются значительные запасы строевого и дровяного лѣса, цѣннаго строительнаго камня, мрамора и отчасти руды. Эти естественныя богатства, за отсутствіемъ въ означенной мѣстности рельсовыхъ путей и въ виду неудобства существующихъ тамъ водныхъ сообщеній, нынѣ почти не разрабатываются, несмотря на близость края къ столицѣ и обиліе въ немъ могущихъ быть примѣненными для промышленныхъ цѣлей источниковъ водяной силы. Наряду съ симъ проектированная дорога, облегчая снабженіе С.-Петербурга изъ Олонецкаго края дешевыми строительными матеріалами и древеснымъ топливомъ, тѣмъ самымъ будетъ способствовать удешевленію жизни въ столицѣ. Наконецъ сооруженіемъ упомянутой линіи достигнуто будетъ соединеніе съ общею желѣзнодорожною сѣтью мѣстнаго административнаго центра — города Петрозаводска, находящагося вдали отъ желѣзной дороги. Въ виду сего, придавая проектируемой къ постройкѣ рельсовой линіи значеніе полезнаго для государства предпріятія и имѣя въ виду, что нельзя ожидать осуществленія этого сооруженія, по крайней мѣрѣ въ ближайшіе годы, на средства казны, Департаментъ

съ своей стороны призналъ вполнѣ соотвѣтственнымъ разрѣшить постройку этой дороги названнымъ выше частнымъ предпринимателямъ.

Обратясь, засимъ, къ обсужденію финансовыхъ результатовъ предположеннаго предпріятія, Департаментъ замѣтилъ, что, согласно расчетамъ о вѣроятной доходности Олонецкой желѣзной дороги, послѣдняя потребуетъ производства ежегодныхъ изъ государственнаго казначейства приплатъ по гарантіи облигаціоннаго ея капитала въ суммѣ около 566.333 р. Департаментъ находилъ однако, что отказывать въ испрашиваемой обществу Олонецкой желѣзной дороги гарантіи на томъ основаніи, что дорога эта потребуетъ приплаты изъ казны, едва ли было бы правильно. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что въ данномъ случаѣ расходъ казны на доплату по гарантіи возмѣстится не только экономическими выгодами, которыя пріобрѣтаетъ государство отъ проведенія желѣзной дороги въ краѣ, не лишенномъ природныхъ богатствъ, но и увеличеніемъ, въ зависимости отъ сего, и нѣкоторыхъ прямыхъ поступленій въ государственное казначейство. Съ осуществленіемъ проектируемаго предпріятія возрастутъ: на 348.000 р.—доходъ отъ казенной желѣзнодорожной сѣти, на 30.000 р.—сборъ съ пассажирскаго движенія и съ перевозки грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ и на 28.000 р.—5% сборъ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ. Такимъ образомъ новый доходъ казны по указаннымъ тремъ статьямъ составитъ въ общей сложности 406.000 р., вслѣдствіе чего ожидаемый въ первые годы эксплоатаціи Олонецкой дороги убытокъ казны можно опредѣлить не въ 566.000 р., а всего лишь въ 160.000 р. Независимо отъ сего, въ дѣлѣ имѣется указаніе на то, что расположенные въ районѣ намѣченной желѣзной дороги казенные лѣса, съ проведеніемъ ея, дадутъ казнѣ ежегодный добавочный доходъ по ихъ эксплоатаціи въ размѣрѣ до 500.000 р.

Исходя изъ приведенныхъ соображеній, Департаментъ не встрѣтилъ съ своей стороны препятствій

къ образованію общества Олонецкой желѣзной дороги на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 28 Февраля 1912 года.

Объ образованіи общества Семирѣченской желѣзной дороги.

Вслѣдствіе многочисленныхъ ходатайствъ со стороны общественныхъ учрежденій Западной Сибири и Туркестанскаго края, поддержанныхъ мѣстной высшей административной властью, еще въ 1898 году возникли предположенія о сооруженіи новой желѣзнодорожной магистрали для соединенія нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣній съ Великимъ Сибирскимъ путемъ въ направленіи отъ Ташкента черезъ Вѣрный и Семипалатинскъ.

Изъ произведенныхъ изысканій выяснилось, что проектируемая Туркестано-Сибирская магистраль, по природнымъ условіямъ пересѣкаемыхъ ею мѣстностей и по экономическому своему значенію, можетъ быть подраздѣлена на три участка: 1) сѣверный или Алтайскій головной участокъ отъ точки примыканія къ Сибирской желѣзной дорогѣ до города Семипалатинска; 2) средній участокъ, отъ города Семипалатинска до города Вѣрнаго, и 3) конечный участокъ, отъ города Вѣрнаго до примыканія къ Ташкентской желѣзной дорогѣ, въ предѣлахъ Семирѣченской области и уѣздовъ Чимкентскаго и Ауліеатинскаго, Сыръ-Дарьинской области, издавна славящихся плодородіемъ своихъ лессовыхъ почвъ, пригодныхъ не только для земледѣлія, но и для высшихъ сельскохозяйственныхъ культуръ.

По сдѣланнымъ подсчетамъ, строительная стоимость Туркестано-Сибирской желѣзной дороги, протяженіемъ въ 2.429 верстъ, опредѣлилась, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ, въ суммѣ 159.000.000 р., причемъ дорога эта потребовала бы ежегодной приплаты на покрытіе эксплоатаціонныхъ расходовъ и

на уплату процентовъ на строительный капиталъ въ крупной суммѣ около 12.000.000 р. Въ виду столь неблагопріятныхъ финансовыхъ результатовъ сооруженія и эксплоатаціи названной дороги, обусловленныхъ исключительно убыточностью средняго ея участка Семипалатинскъ—Вѣрный, пролегающаго по безлюднымъ и совершенно почти безплоднымъ мѣстамъ, комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ признала необходимымъ обсудить вопросъ о томъ, насколько сооруженіе всѣхъ трехъ участковъ этой магистрали представляется необходимымъ съ точки зрѣнія интересовъ государственнаго хозяйства. Въ этомъ отношеніи принято было во вниманіе, что намѣченное соединеніе Туркестанскаго края съ Сибирскою желѣзною дорогою имѣло цѣлью, главнымъ образомъ, открыть доступъ Сибирскому хлѣбу на внутренніе рынки нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣній. Между тѣмъ произведенными спеціальными экономическими обслѣдованіями районовъ проектируемой линіи выяснено, что потребность Туркестана въ хлѣбныхъ продуктахъ могла бы быть съ избыткомъ удовлетворена производствомъ земледѣльческихъ районовъ Семирѣченской области. Такимъ образомъ для снабженія хлѣбомъ Туркестанскаго края представлялось бы вполнѣ достаточнымъ сооруженіе конечнаго участка указанной магистрали—отъ города Вѣрнаго до одного изъ пунктовъ Ташкентской желѣзной дороги. Признавая, что при такихъ условіяхъ постройка средняго участка Туркестано-Сибирской линіи отъ Семипалатинска до Вѣрнаго не вызывается въ настоящее время необходимостью, комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ пришла вмѣстѣ съ тѣмъ къ заключенію, что сооруженіе сѣвернаго—Алтайскаго и южнаго — Семирѣченскаго участковъ этой линіи, въ видѣ питательныхъ вѣтвей къ Сибирской и Ташкентской желѣзнымъ дорогамъ, является насущною и вполнѣ назрѣвшею государственною потребностью въ интересахъ скорѣйшаго заселенія и

экономическаго оживленія обширнаго района въ предѣлахъ нашихъ Азіатскихъ владѣній.

Приведенныя предположенія комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ связи съ общимъ планомъ желѣзнодорожнаго строительства въ Сибири, были подвергнуты разсмотрѣнію въ Совѣтѣ Министровъ, который остановился на мысли о необходимости постройки новой магистральной линіи Оренбургъ—Орскъ—Семипалатинскъ средствами и распоряженіемъ казны и сооруженія Алтайской и Семирѣченской желѣзныхъ дорогъ, при посредствѣ частныхъ акціонерныхъ предпріятій.

Въ виду этого, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія внесли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта свои предположенія о предоставленіи дѣйствительному статскому совѣтнику А. И. Путилову и инженеру путей сообщенія А. А. Бунге права образовать общество Семирѣченской желѣзной дороги для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Арысъ, Ташкентской желѣзной дороги, въ направленіи на село Малдыбай до города Пишпека, Семирѣченской области, въ первую очередь и отъ одного изъ пунктовъ этой линіи близъ города Пишпека до города Вѣрнаго и до мѣстечка Токмака, Семирѣченской области, — во вторую очередь.

Согласно проекту устава, общество въ первую очередь обязывается приступить къ сооруженію линіи Арысъ—Пишпекъ, протяженіемъ около 536 верстъ, а во вторую очередь выстроить продолженіе этой линіи отъ Пишпека до мѣстечка Токмака Семирѣченской области и отъ одного изъ пунктовъ линіи Арысъ—Пишпекъ до города Вѣрнаго. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 4.847.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ,

обезпечивала бы образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ линіи первой очереди Арысъ—Пишпекъ и ея принадлежностей. Строительный капиталъ линій второй очереди долженъ быть выпущенъ съ особаго разрѣшенія, на общихъ основаніяхъ съ основнымъ капиталомъ предпріятія. Обществу предполагалось предоставить правительственную гарантію облигаціонныхъ капиталовъ и цѣлый рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ закономъ 10 Іюня 1905 года льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ принялъ во вниманіе, что намѣченная къ постройкѣ Семирѣченская желѣзная дорога должна прорѣзать Ауліеатинскій уѣздъ и часть Чимкентскаго уѣзда, Сыръ-Дарьинской области, а также всю Семирѣченскую область, за исключеніемъ сѣверной части Лепсинскаго уѣзда, тяготѣющаго къ Семипалатинску, и предназначена такимъ образомъ обслуживать нужды обширнаго края, площадью около 39.000.000 десятинъ, издавна славящагося своимъ плодородіемъ и природными богатствами.

По приведеннымъ въ представленіи Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія по настоящему дѣлу подсчетамъ, въ районѣ этой дороги находится около 13.000.000 десятинъ удобныхъ земель съ богатѣйшими лессовыми и черноземными почвами, урожайность коихъ, по статистическимъ даннымъ за десятилѣтіе 1895—1904 годовъ, превышала на 38% урожаи пшеницы въ Кубанской области—этой житницѣ Европейской Россіи. При ничтожной населенности этого края, достигающей, по даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета, всего лишь 1.440.800 душъ, что составляетъ въ среднемъ отъ $2,_1$ до $5,_2$ душъ на квадратную версту, въ районѣ проектируемой желѣзной дороги имѣется огромный запасъ свободныхъ земель, которыя съ проведеніемъ желѣзной дороги будутъ использованы для нуждъ переселенія. До настоящаго времени главными занятіями мѣстнаго населенія являлись скотоводство и земледѣліе, причемъ, по под-

счетамъ междувѣдомственной комиссіи, производившей экономическое обслѣдованіе края, въ 1906 году подъ площадью зерновыхъ хлѣбовъ находилось всего лишь 643.000 десятинъ земли. Между тѣмъ, при мягкомъ климатѣ Семирѣченской области, тамъ возможно разведеніе не только всѣхъ растеній, свойственныхъ средней полосѣ Европы, но и болѣе цѣнныхъ продуктовъ сельскохозяйственной культуры, въ особенности въ южныхъ частяхъ Семирѣчья и въ долинахъ, защищенныхъ отъ холодныхъ вѣтровъ, гдѣ въ Джаркентскомъ, Вѣрненскомъ и Пишпекскомъ уѣздахъ уже разводятся виноградъ, арбузы, дыни, высокіе сорта яблокъ и грушъ и наблюдаются мѣстами зачатки культуры табака, хлопка и риса. Что касается минеральныхъ богатствъ края, то, согласно произведеннымъ изслѣдованіямъ, въ Семирѣченской области имѣются мѣсторожденія золота, серебро-свинцовыхъ, серебряныхъ, свинцовыхъ и мѣдныхъ рудъ, желѣза, каменнаго угля, а также залежи многихъ другихъ цѣнныхъ ископаемыхъ, разработка коихъ станетъ возможною только съ проведеніемъ желѣзной дороги, соединяющей эти мѣсторожденія съ рынками потребленія. Далѣе, хотя обрабатывающая промышленность и развита въ названной области весьма слабо, сосредоточиваясь, главнымъ образомъ, въ городѣ Вѣрномъ и его окрестностяхъ, тѣмъ не менѣе, продукты этой промышленности уже служатъ предметомъ торговли съ Китаемъ, обороты коей, даже при существующихъ путяхъ сообщенія, достигаютъ крупной суммы въ 6.000.000 р. А такъ какъ Семирѣченская желѣзная дорога войдетъ составною частью въ исторически сложившійся торговый путь изъ Европы въ центральную Азію, то слѣдуетъ предвидѣть, что сооруженіе этой рельсовой линіи можетъ послужить толчкомъ къ широкому развитію нашихъ торгово-промышленныхъ сношеній съ Китаемъ, тѣмъ болѣе, что западныя его провинціи, прилегающія къ Семирѣченской области, отграниченныя съ юга отъ Индіи цѣлымъ рядомъ

недоступныхъ горныхъ хребтовъ, а съ востока отъ моря и пунктовъ міровой торговли огромнымъ пространствомъ, явятся съ проведеніемъ новой желѣзной дороги естественными и притомъ обширными рынками для сбыта продуктовъ нашей добывающей и обрабатывающей промышленности.

Независимо отъ сего Департаментъ не могъ не принять въ соображеніе, что сооруженіе Семирѣченской желѣзной дороги имѣетъ серьезное значеніе и для развитія хлопководства въ нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣніяхъ. Примыкая на станціи Арысъ къ Ташкентской желѣзной дорогѣ, проектируемая линія откроетъ широкій доступъ избыткамъ дешеваго хлѣба на рынки Туркестанскаго края, пользующагося нынѣ привознымъ хлѣбомъ съ Кавказа и Поволжья. Въ виду высокихъ цѣнъ на хлѣбные продукты значительная часть вполнѣ пригодныхъ для культуры хлопка земель въ Туркестанѣ нынѣ занята подъ производство зерновыхъ хлѣбовъ. Поэтому естественнымъ послѣдствіемъ появленія тамъ дешеваго Семирѣченскаго хлѣба будетъ переходъ мѣстнаго населенія отъ культуры зерновыхъ хлѣбовъ къ воздѣлыванію хлопка и, слѣдовательно, значительное расширеніе площади культуры этого цѣннаго растенія, имѣющаго столь важное значеніе для отечественной хлопчатобумажной промышленности. Такимъ образомъ постройка Семирѣченской желѣзной дороги будетъ, несомнѣнно, способствовать столь желательному прекращенію зависимости означенной промышленности отъ ввоза къ намъ хлопка изъ за границы.

Въ заключеніе, Департаментъ остановилъ вниманіе на томъ обстоятельствѣ, что названная дорога будетъ имѣть и крупное стратегическое значеніе. При существующихъ путяхъ сообщенія приграничная къ Китаю Семирѣченская область совершенно отрѣзана отъ всѣхъ районовъ расположенія нашихъ войскъ. Во время весенней и осенней распутицы дороги въ Семирѣчьѣ становятся совершенно непроходимыми

для войсковыхъ массъ и военныхъ обозовъ и артиллеріи, въ остальное же время года обезпеченіе войскъ военными припасами, фуражемъ и продовольствіемъ представляетъ значительныя затрудненія, такъ какъ путь отъ Ташкента до нашей государственной границы близъ города Вѣрнаго пролегаетъ, въ значительной своей части, по горной мѣстности, труднопроходимой лѣтомъ вслѣдствіе жары, а зимою—вслѣдствіе снѣжныхъ заваловъ въ ущельяхъ горъ и на перевалахъ.

Переходя къ обсужденію финансовыхъ условій постройки означенной дороги, Департаментъ нашелъ, что по приведеннымъ въ представленіи Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія подсчетамъ, строительная стоимость Семирѣченской желѣзной дороги, при условіи проведенія ея черезъ Чакпарскій перевалъ по сѣверному направленію, опредѣляется въ 59.885.880 р. дѣйствительныхъ при чистомъ доходѣ эксплоатаціи въ 424.748 р. При такихъ условіяхъ ежегодная приплата казны по гарантіи облигаціоннаго капитала предпріятія исчисляется въ суммѣ 2.599.477 р. Что же касается проектируемой въ первую очередь постройки линіи отъ Арыса до Пишпека, то, при протяженіи ея въ 536 верстъ, строительная стоимость этой линіи опредѣляется въ 40.092.800 р., причемъ чистый доходъ ея, при условіи примѣненія нормальныхъ тарифовъ, выразился бы въ суммѣ 414.172 р., а для уплаты погашенія и процентовъ по облигаціонному капиталу отъ казны потребовалась бы ежегодная приплата въ суммѣ 1.647.424 р. Въ случаѣ же примѣненія на линіи повышенныхъ тарифовъ, чистая доходность предпріятія достигла бы суммы въ 1.573.388 р., а при этой доходности дорога потребовала бы отъ казны ежегодной приплаты по гарантіи облигаціоннаго капитала предпріятія въ размѣрѣ всего лишь 604.129 р. Останавливаясь на приведенныхъ подсчетахъ, Департаментъ замѣтилъ, что, при разобщенности Семирѣченскаго края съ культурными центрами и рынками сбыта и при существую-

щей дороговизнѣ гужевой перевозки товаровъ, составляющей отъ $^1/_7$ до $^1/_5$ копѣйки съ пуда и версты, введеніе на проектируемой желѣзной дорогѣ нѣсколько повышенныхъ тарифныхъ ставокъ не могло бы неблагопріятно отразиться на интересахъ мѣстнаго населенія. Между тѣмъ такая мѣра представлялась бы весьма желательною въ цѣляхъ уменьшенія ожидаемой цифры приплатъ казны по гарантіи облигаціоннаго капитала означенной дороги. Принимая, засимъ, во вниманіе, что сооруженіе Семирѣченской желѣзной дороги вызоветъ значительный притокъ новыхъ грузовъ на существующую сѣть желѣзныхъ дорогъ, чистая выручка коихъ возрастетъ съ постройкой этой дороги, по приведеннымъ въ представленіи подсчетамъ, на 3.310.735 р., Департаментъ не могъ не признать, что проведеніе названной желѣзнодорожной линіи, несмотря на ожидаемую, при условіи введенія на ней повышенныхъ тарифовъ, ежегодную приплату въ 604.129 р. по гарантіи ея доходности, представитъ въ общемъ итогѣ для казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства уже въ ближайшіе годы эксплоатаціи крупныя выгоды.

Въ виду сего предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, за незначительными измѣненіями, одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента по этому дѣлу Высочайше утверждено 28 Мая 1912 года.

Объ образованіи общества Алтайской желѣзной дороги.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія объ образованіи общества Алтайской желѣзной дороги заключались въ предоставленіи группѣ предпринимателей во главѣ съ дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ С. С. Хрулевымъ и тайнымъ совѣтникомъ Я. И. Утинымъ права постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Ново-Николаевскъ, Сибирской желѣзной дороги, въ направленіи на городъ Барнаулъ, до города Семипалатинска, съ вѣтвью

отъ пункта, находящагося на означенной линіи близъ города Барнаула, къ городу Бійску.

Согласно проекту устава названнаго общества, постройка проектируемой желѣзной дороги общимъ протяженіемъ около 764 верстъ должна была производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ общества составлялся посредствомъ выпуска акцій на сумму 7.201.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, по реализаціи, равнялась бы, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, строительной стоимости дороги, исчисленной на основаніи подлежащей утвержденію Министра Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости. Обществу предположено было даровать правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% по облигаціонному займу и рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ 10 Іюня 1905 года положеніемъ льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что Алтайскій край издавна съ полнымъ основаніемъ пользуется славою богатѣйшей области Сибири. Западная его часть, приближающаяся къ степной полосѣ, при достаточно влажномъ климатѣ отличается рѣдкимъ плодородіемъ почвы и представляетъ собою, въ особенности въ бассейнахъ рѣкъ Оби, Чумыша и Алея, мѣстность, исключительно благопріятную для веденія сельскаго хозяйства и въ частности для культуры высокихъ сортовъ пшеницы, скотоводства и маслодѣлія. Восточная же часть Алтайскаго плоскогорья, въ предѣлахъ Бійскаго, Кузнецкаго и Змѣиногорскаго уѣздовъ, изобилуетъ обширными площадями цѣннаго строевого лѣса и замѣчательными горными богатствами, заключающимися въ запасахъ серебряныхъ, мѣдныхъ, свинцовыхъ и желѣзныхъ рудъ, въ золотыхъ розсыпяхъ, въ залежахъ каменнаго угля и въ мѣсторожденіяхъ драгоцѣнныхъ камней и минераловъ. Тѣмъ не менѣе, несмотря на такія благопріятныя для развитія раз-

личныхъ видовъ промышленности природныя условія, Алтай, вслѣдствіе удаленности отъ желѣзнодорожной сѣти, не принимаетъ до сего времени сколько-нибудь широкаго участія въ экономической жизни государства. При такихъ условіяхъ нельзя не признать, что намѣченныя къ постройкѣ желѣзнодорожныя линіи Ново-Николаевскъ — Барнаулъ — Семипалатинскъ и Барнаулъ—Бійскъ, соединяющія между собою и съ Сибирскою желѣзною дорогою названные главнѣйшіе центры Алтая, будутъ имѣть весьма крупное мѣстное и общегосударственное значеніе, въ качествѣ путей, способствующихъ общему экономическому оживленію этого богатаго и обширнаго края. Не подлежитъ сомнѣнію, что проведеніе указанныхъ линій въ значительной мѣрѣ улучшитъ условія сбыта на потребительные рынки продуктовъ мѣстнаго сельскаго хозяйства и горной промышленности, облегчитъ снабженіе этихъ отраслей народнаго труда необходимыми для успѣшнаго ихъ развитія машинами и орудіями производства и, наконецъ, откроетъ возможность использованія, въ широкихъ размѣрахъ, для нуждъ переселенія свободныхъ земель Алтайскаго края. Независимо отъ сего, слѣдуетъ имѣть въ виду, что, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, проведеніе проектируемыхъ рельсовыхъ линій будетъ имѣть послѣдствіемъ повышеніе доходности казенной желѣзнодорожной сѣти на 4.714.000 р., въ зависимости отъ поступленія на нее новыхъ грузовъ.

Въ виду приведенныхъ соображеній, признавая скорѣйшее сооруженіе Алтайской желѣзной дороги весьма желательнымъ, Департаментъ счелъ, однако, нужнымъ, предварительно обсужденія проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаній осуществленія этого предпріятія, остановиться на возбужденномъ въ его средѣ вопросѣ о томъ, не представляется ли предпочтительнымъ построить означенную дорогу за счетъ казны.

Сообразивъ означенный вопросъ, Департаментъ, замѣтилъ, что такое направленіе настоящаго дѣла, въ виду необходимости испрошенія разрѣшенія на постройку желѣзной дороги на счетъ казны черезъ законодательныя учрежденія, было бы равносильно отсрочкѣ на неопредѣленное время сооруженія столь необходимыхъ для Алтайскаго края рельсовыхъ путей, подобная же отсрочка, сама по себѣ, представляетъ уже довольно существенную потерю для экономическихъ интересовъ страны. Помимо сего нельзя не опасаться, что подобное рѣшеніе будетъ имѣть неблагопріятное вліяніе на развитіе вообще у насъ желѣзнодорожнаго строительства. А именно, оно можетъ вызвать—въ особенности за границею, гдѣ преимущественно реализуются капиталы всѣхъ сколько нибудь значительныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій,—ослабленіе интереса финансовыхъ круговъ къ дѣлу постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и отвлечь отъ этого дѣла ищущіе помѣщенія капиталы. Между тѣмъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что потребность нашего отечества въ развитіи существующей рельсовой сѣти настолько велика, что разсчитывать на возможность удовлетворенія этой потребности за счетъ свободной наличности государственнаго казначейства, а тѣмъ болѣе бюджетныхъ средствъ, совершенно немыслимо. Достаточно указать, что, по произведеннымъ Предсѣдателемъ Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи теоретическимъ подсчетамъ, для доведенія желѣзнодорожной сѣти одной только Европейской Россіи до такой нормы длины по отношенію къ численности населенія, которая теперь уже достигнута въ сосѣдней съ нами Австро-Венгріи, потребуется, при условіи, что сѣть эта будетъ развиваться въ такой же прогрессіи, какъ она развивалась въ періодъ 1892—1900 годовъ, затратить на желѣзнодорожное строительство въ теченіе ближайшихъ 37 лѣтъ до 16 милліардовъ рублей. При такихъ

условіяхъ не подлежитъ сомнѣнію, что для дальнѣйшаго развитія нашей рельсовой сѣти необходимо самое широкое содѣйствіе частныхъ капиталовъ, которые могутъ быть добыты, или при посредствѣ государственныхъ займовъ, или же путемъ выдачи концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями. Допуская, въ извѣстныхъ случаяхъ, возможность заключенія государственныхъ займовъ для полученія средствъ на постройку желѣзныхъ дорогъ, необходимыхъ по соображеніямъ стратегическимъ и политическимъ, Департаментъ находилъ, однако, что использованіе государственнаго кредита для сооруженія рельсовыхъ линій второстепеннаго государственнаго значенія, при наличности предложеній на постройку ихъ со стороны частныхъ предпринимателей, не отвѣчало бы задачамъ правильной финансовой политики. Въ виду сего Департаментъ, съ своей стороны, не усматривалъ принципіальныхъ основаній къ отклоненію заявленнаго нынѣ предположенія о постройкѣ Алтайской желѣзной дороги на частныя средства.

Согласно съ симъ предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, за нѣкоторыми измѣненіями, одобрены Вторымъ Департаментомъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 28 Мая 1912 года.

О расширеніи предпріятія общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія по вопросу о расширеніи предпріятія общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги заключались въ предоставленіи названному обществу постройки и эксплоатаціи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій общаго пользованія: 1) отъ станціи Армавиръ, упомянутой желѣзной дороги, въ направленіи на городъ Ставрополь и селеніе Петровское, до селенія Благодарнаго, Благодарненскаго уѣзда, Ставропольской губерніи, съ соединительною вѣтвью отъ озна-

ченной линіи къ Ставропольской вѣтви, Владикавказской желѣзной дороги (Благодарненскую линію); 2) отъ какого либо пункта вышеупомянутой линіи, близъ селенія Петровскаго, до селенія Дивнаго, Ставропольской губерніи (Дивненскую вѣтвь), и 3) отъ станціи Курганная, Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги, до станицы Лабинской, Кубанской области (Лабинскую вѣтвь).

Вышеозначенныя желѣзнодорожныя линія и вѣтви должны быть построены въ одинъ путь нормальной колеи. Протяженіе ихъ опредѣляется: Благодарненской линіи около 257 верстъ, Дивненской вѣтви около 77 верстъ и Лабинской вѣтви въ 32 версты. Кромѣ того, предполагается построить двѣ соединительныхъ вѣтви: одна въ Армавирѣ до главной линіи Владикавказской желѣзной дороги, протяженіемъ около 6 верстъ, а другая въ Ставрополѣ до Ставропольской вѣтви названной желѣзной дороги, протяженіемъ около 4 верстъ. Постройка указанныхъ рельсовыхъ путей должна быть произведена распоряженіемъ и за счетъ общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги. Независимо отъ постройки означенныхъ линій и снабженія ихъ подвижнымъ составомъ, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія полагали возложить на названное желѣзнодорожное общество обязанность пріобрѣсти дополнительный подвижной составъ для линіи Армавиръ—Туапсе въ количествѣ, какое будетъ указано Министромъ Путей Сообщенія, по представленію общества. Проектированныя линія и вѣтви должны были составить нераздѣльную принадлежность Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги во всемъ ея составѣ и вмѣстѣ съ нею перейти въ собственность казны, какъ въ случаѣ выкупа, такъ и по окончаніи концессіи, безъ особаго за нихъ вознагражденія. Строительная ихъ стоимость исчисляется въ суммѣ около 19.910.000 р., въ томъ числѣ Благодарненской линіи съ Дивненскою вѣтвью въ 18.140.000 р. и Лабинской вѣтви въ 1.005.000 р. Сверхъ того, стоимость дополнительнаго подвижного

состава для линіи Армавиръ—Туапсе исчисляется въ 535.000 р.

Для образованія необходимаго строительнаго капитала обществу разрѣшается выпустить на соотвѣтственную сумму акціи и облигаціи, съ предоставленіемъ симъ послѣднимъ правительственной гарантіи въ размѣрѣ не свыше $4^1/_2\%$. При этомъ акціонерный капиталъ подлежитъ реализаціи на такую сумму, которая вмѣстѣ съ ранѣе выпущенными обществомъ акціями составитъ не менѣе $^1/_9$ части всего облигаціоннаго капитала, какъ ранѣе выпущеннаго, такъ и подлежащаго выпуску. Ежегодный платежъ процентовъ и погашенія по предположенному къ выпуску облигаціонному капиталу долженъ составлять сумму около 895.000 р. Что же касается чистаго дохода отъ эксплоатаціи проектированныхъ линій, то, вмѣстѣ съ ожидавшимся въ связи съ постройкою этихъ линій увеличеніемъ дохода линіи Армавиръ—Туапсе, онъ исчисляется въ суммѣ не менѣе 986.650 р. Такимъ образомъ въ конечномъ итогѣ получалась чистая прибыль въ 91.650 р. и на эту сумму должны уменьшиться приплаты казны по гарантіи облигаціоннаго капитала Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги, исчислявшіяся при утвержденіи устава общества названной дороги въ суммѣ около 185.000 р.

Обсудивъ вышеизложенное, Департаментъ не могъ не признать, что постройка проектированныхъ въ Ставропольской губерніи желѣзнодорожныхъ линій (Благодарненской и Дивненской) имѣетъ для прорѣзываемыхъ ими мѣстностей, совершенно лишенныхъ удобныхъ путей сообщенія, весьма важное экономическое значеніе, въ особенности при наблюдаемомъ тамъ въ настоящее время значительномъ развитіи земледѣльческаго промысла и измѣненіи прежнихъ формъ землепользованія. Предоставленіе постройки означенныхъ линій обществу Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги слѣдуетъ признать вполнѣ цѣлесообразнымъ въ виду того, что такимъ путемъ оказывается возможнымъ

уменьшить расходы, предстоящіе казнѣ въ будущемъ, по гарантіи облигаціоннаго капитала названнаго общества. Этой же цѣли будетъ служить и проведеніе Лабинской вѣтви (въ Кубанской области), такъ какъ, по произведеннымъ подсчетамъ, отъ сооруженія означенной вѣтви, при стоимости ея въ 1.005.000 р., чистый доходъ предпріятія Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги возрастетъ на 69.000 р. Достиженіе такихъ результатовъ тѣмъ болѣе желательно, что строительная стоимость разрѣшенныхъ къ сооруженію линіи Армавиръ—Туапсе и Туапсинскаго порта, какъ видно изъ представленія по настоящему дѣлу, въ дѣйствительности вѣроятно превыситъ первоначально исчисленную сумму, такъ что ожидаемыя приплаты казны по указанной выше гарантіи окажутся на самомъ дѣлѣ болѣе значительными.

Не возражая, вслѣдствіе сего, противъ заявленныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія по настоящему дѣлу предположеній, Департаментъ при ближайшемъ, затѣмъ, разсмотрѣніи ихъ принялъ во вниманіе, что линія Армавиръ—Благодарное, согласно проекту, должна имѣть два пункта примыканія къ Владикавказской желѣзной дорогѣ: одинъ у Армавира къ главной линіи названной дороги и другой около города Ставрополя къ Ставропольской вѣтви этой дороги. По этому поводу въ средѣ Департамента высказано было опасеніе, что примыканіе означенной линіи къ Владикавказской желѣзной дорогѣ около Ставрополя можетъ повести къ тому, что дорога эта привлечетъ къ себѣ съ новой линіи хлѣбные грузы, для вывоза ихъ за границу не черезъ Туапсе, а черезъ Новороссійскъ. Правда, пробѣгъ грузовъ, а слѣдовательно и провозная плата до послѣдняго изъ названныхъ портовъ, окажется для грузовъ, слѣдующихъ изъ Ставропольской губерніи, нѣсколько выше—примѣрно на 1 к. за пудъ, но лучшее устройство и оборудованіе Новороссійскаго порта будетъ, вѣроятно, имѣть въ дѣлѣ направленія означенныхъ грузовъ

рѣшающее значеніе, въ особенности, если работы по расширенію Туапсинскаго порта не будутъ энергично подвинуты впередъ и въ скоромъ времени завершены. При такихъ условіяхъ примыканіе вновь намѣчаемой Благодарненской линіи къ Владикавказской желѣзной дорогѣ около Ставрополя можетъ крайне нежелательнымъ образомъ отразиться на доходности предпріятія общества Армавиръ-Туапсинской дороги.

Сообразивъ вышеизложенное, Департаментъ тѣмъ не менѣе призналъ необходимымъ обязать общество Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги устроить оба указанные пункта примыканія новой Благодарненской линіи къ Владикавказской дорогѣ, а не одинъ только у Армавира, на чемъ первоначально настаивали представители общества, такъ какъ, по мнѣнію Департамента, съ одной стороны, слѣдуетъ считаться съ потребностями грузоотправителей, заинтересованныхъ въ такомъ именно разрѣшеніи затронутаго вопроса, а съ другой стороны—устройство двухъ пунктовъ примыканія къ Владикавказской дорогѣ значительно удешевитъ привозъ въ Ставропольскую губернію по вновь проектируемой линіи грузовъ потребленія, въ числѣ коихъ первое мѣсто безспорно займутъ громоздкіе строительные матеріалы, въ коихъ населеніе степной части названной губерніи особенно нуждается. При этомъ Департаментъ счелъ, однако, нужнымъ обратить вниманіе Министерства Торговли и Промышленности на необходимость принятія самыхъ рѣшительныхъ мѣръ къ скорѣйшему производству работъ по устройству Туапсинскаго порта, такъ какъ въ случаѣ, если этотъ портъ, ко времени окончанія сооруженія Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги и проектируемыхъ къ ней вѣтвей, не будетъ надлежащимъ образомъ оборудованъ и расширенъ, слѣдуетъ дѣйствительно опасаться того, что грузовое движеніе по названной дорогѣ не получитъ ожидаемаго развитія, а перейдетъ въ значительной долѣ на линіи Вла-

дикавказской дороги въ направленіи на Новороссійскъ.

Останавливаясь далѣе на вопросѣ объ образованіи необходимаго для расширенія предпріятія Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги дополнительнаго строительнаго капитала, Департаментъ принялъ во вниманіе, что въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ высказывалось мнѣніе о желательности предоставить обществу выпустить акціонерный капиталъ на сумму, составляющую лишь $^1/_{20}$ строительной стоимости новыхъ линій, на всю же остальную сумму этой стоимости выпустить гарантированныя Правительствомъ облигаціи. По этому поводу Департаментъ замѣтилъ, что при расширеніи существующихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій посредствомъ постройки новыхъ линій подлежащимъ предпріятіямъ до сихъ поръ въ большинствѣ случаевъ разрѣшалось реализовать потребныя средства путемъ дополнительнаго выпуска даже одного только облигаціоннаго капитала. Въ данномъ случаѣ нельзя, однако, упускать изъ вида съ одной стороны, что общество Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги не выполнило еще лежащихъ на немъ обязательствъ по сооруженію линіи Армавиръ—Туапсе и порта въ Туапсе, а съ другой стороны, что протяженіе проектируемыхъ нынѣ новыхъ линіи и вѣтвей превышаетъ протяженіе основной линіи общества. При такихъ условіяхъ болѣе правильнымъ представлялось, согласно предположеніямъ Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, поставить реализацію дополнительнаго капитала Армавиръ-Туапсинской дороги въ условія, обычно предъявляемыя въ послѣднее время при образованіи новыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, т. е. установить соотношеніе между вновь выпускаемыми акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами названнаго общества, какъ 1 : 9.

Въ виду изложеннаго Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ одобренію предположеній Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 28 Мая 1912 года.

О предоставленіи обществу Троицкой желѣзной дороги права на сооруженіе и эксплоатацію желѣзнодорожной линіи Троицкъ—Кустанай.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія по настоящему дѣлу заключались въ предоставленіи обществу Троицкой желѣзной дороги права на сооруженіе и эксплоатацію новой желѣзнодорожной линіи нормальной колеи общаго пользованія, составляющей продолженіе этой дороги, отъ города Троицка до города Кустаная, Тургайской области. Согласно проекту особаго второго дополненія къ Высочайше утвержденному, 13 Апрѣля 1910 года, уставу означеннаго общества, коимъ предусматривается сооруженіе упомянутой желѣзнодорожной линіи Троицкъ—Кустанай, постройка ея, общимъ протяженіемъ около 167 верстъ, должна производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Означенная линія составляетъ нераздѣльную часть всего предпріятія Троицкой желѣзной дороги и вмѣстѣ съ нею должна перейти въ собственность казны какъ въ случаѣ выкупа предпріятія, такъ и по окончаніи срока концессіи безъ права общества на особое за эту линію вознагражденіе. Строительная стоимость ея, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ, а также съ расходами на изысканія, опредѣляется въ суммѣ около 8.914.000 р. дѣйствительныхъ. Для образованія строительнаго капитала общество обязывается выпустить негарантированныя акціи и гарантированныя Правительствомъ облигаціи. Акціи подлежатъ выпуску на такую сумму, которая, вмѣстѣ съ реализованнымъ уже на постройку линіи Полетаево—Троицкъ акціонернымъ капиталомъ, находилась бы въ соотношеніи къ облигаціонному капиталу всего предпріятія какъ 1 : 9. Во всѣхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ проектируемымъ дополненіемъ къ уставу общества Троицкой желѣзной дороги, должны быть примѣняемы постановленія означеннаго устава,

а также Высочайше утвержденнаго, 20 Іюня 1911 года, дополненія къ нему.

Принимая, затѣмъ, во вниманіе, что, по произведеннымъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ подсчетамъ, съ продленіемъ Троицкой желѣзной дороги до города Кустаная доходность предпріятія общества этой дороги должна значительно возрасти, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признавали соотвѣтственнымъ измѣнить предусмотрѣнный въ уставѣ общества порядокъ распредѣленія чистыхъ прибылей предпріятія въ смыслѣ увеличенія доли участія казны въ этихъ прибыляхъ.

Независимо отъ сего Статсъ-Секретарь Коковцовъ и Тайный Совѣтникъ Рухловъ ходатайствовали о предоставленіи Министру Путей Сообщенія права разрѣшать обращеніе суммъ, освобождающихся, за послѣдовавшею въ 1911 году отмѣною постройки участка Полетаево—Челябинскъ, на удовлетвореніе другихъ, не предусмотрѣнныхъ расцѣночною вѣдомостью линіи Полетаево—Троицкъ, строительныхъ надобностей.

Обсудивъ изложенное, Департаментъ нашелъ, что проектируемая желѣзнодорожная линія Троицкъ—Кустанай на всемъ своемъ протяженіи пролегаетъ по мало населенной степной мѣстности, отличающейся богатѣйшими черноземными почвами и весьма благопріятными условіями для успѣшнаго развитія земледѣлія и сельскохозяйственной промышленности. Въ районъ тяготѣнія линіи будутъ входить, кромѣ Кустанайскаго уѣзда, Тургайской области, наиболѣе плодородныя части смежныхъ Петропавловскаго, Троицкаго и Верхнеуральскаго уѣздовъ, общею площадью около 100.000 кв. верстъ, причемъ, по подсчетамъ Переселенческаго Управленія, въ одномъ только Кустанайскомъ уѣздѣ имѣется свыше 1.500.000 десятинъ свободныхъ казенныхъ земель, вполнѣ пригодныхъ для нуждъ переселенія. Сооруженіе намѣченной желѣзнодорожной линіи, открывая дешевый и удобный доступъ на рынки потреб-

ленія продуктамъ сельскаго хозяйства изъ упомянутаго района, несомнѣнно будетъ содѣйствовать быстрому его заселенію и экономическому оживленію.

Признавая въ виду сего за проектируемою линіею серьезное государственное и экономическое значеніе, Департаментъ нашелъ возможнымъ отнести ее къ числу тѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, коимъ можетъ быть предоставлена правительственная гарантія облигаціоннаго капитала и другія предусмотрѣнныя закономъ 10 Іюня 1905 года льготы.

Переходя, засимъ, къ обсужденію финансовыхъ результатовъ постройки линіи Троицкъ—Кустанай, Департаментъ замѣтилъ, что, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, линія эта окажется весьма доходною, и проектируемое расширеніе предпріятія общества Троицкой желѣзной дороги будетъ содѣйствовать значительному увеличенію прибылей этого общества. Такъ, согласно означеннымъ подсчетамъ, валовой доходъ общества съ постройкою упомянутой линіи возрастетъ съ 837.087 р. до 2.121.314 р., а чистая доходность предпріятія поднимется съ 347.205 р. до 935.355 р., что, за вычетомъ расходовъ на платежи по облигаціонному займу предпріятія, составитъ около $13^1/_2\%$ дивиденда на акціонерный капиталъ. Признавая приведенные финансовые результаты весьма благопріятными и не встрѣчая, въ виду сего, препятствій къ предоставленію обществу Троицкой желѣзной дороги испрашиваемой концессіи на сооруженіе линіи Троицкъ—Кустанай съ гарантіею облигаціоннаго капитала предпріятія, Департаментъ нашелъ правильнымъ, одновременно съ предоставленіемъ названному обществу права на постройку столь доходной рельсовой линіи, нѣсколько увеличить, согласно предположеніямъ Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, предусмотрѣнную въ уставѣ общества долю участія казны въ чистыхъ прибыляхъ предпріятія, съ соотвѣтствующимъ измѣненіемъ и способа исчисленія выкупной суммы его.

Равнымъ образомъ Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ предоставленію Министру Путей Сообщенія права разрѣшать расходованіе излишне занесенныхъ въ расцѣночную вѣдомость линіи Полетаево—Троицкъ суммъ на другія строительныя надобности той же линіи.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 23 Іюня 1912 года.

О предоставленіи обществу Троицкой желѣзной дороги сооруженія желѣзнодорожной линіи, отъ города Оренбурга до города Орска, Оренбургской губерніи, смотри стр. 197.

О сооруженіи линій отъ Жлобина къ югу по правому берегу рѣки Днѣпра.

Въ 1900 году, въ связи съ сооруженіемъ прямого желѣзнодорожнаго пути Петербургъ—Жлобинъ, былъ возбужденъ вопросъ о продолженіи означенной линіи къ югу отъ Жлобина. Вопросъ этотъ, восходившій на разсмотрѣніе правительственныхъ учрежденій по поводу ходатайствъ различныхъ предпринимателей о разрѣшеніи образовать акціонерное общество для постройки къ югу отъ Жлобина желѣзнодорожныхъ линій, не получилъ, однако, въ то время практическаго осуществленія. Засимъ, послѣ довольно продолжительнаго промежутка времени, въ 1910 и 1911 годахъ, на разсмотрѣніе комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ поступили три проекта сооруженія желѣзныхъ дорогъ къ югу отъ Жлобина по правому берегу рѣки Днѣпра: одинъ проектъ былъ представленъ обществомъ Подольской желѣзной дороги, второй—коллежскимъ совѣтникомъ Дармолатовымъ и дворяниномъ Завойко и третій—Первымъ обществомъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи. По подробномъ обсужденіи въ названной комиссіи этихъ трехъ проектовъ, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признали соотвѣтственнымъ предоставить испрашиваемыя концессіи обществу Подольской желѣзной дороги для сооруженія желѣзно-

дорожной линіи отъ Жлобина до станціи Шепетовки или Полоннаго, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, и Первому обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи для сооруженія линіи отъ пункта пересѣченія проектируемой отъ Жлобина на Шепетовку дороги съ Кіево-Ковельскимъ участкомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до Житоміра, при одновременной перестройкѣ принадлежащаго обществу подъѣздного пути Житоміръ—Бердичевъ съ узкой колеи на нормальную. Вслѣдствіе сего Статсъ-Секретари Коковцовъ и Рухловъ внесли на уваженіе Втораго Департамента предположенія свои о предоставленіи названнымъ обществамъ права на сооруженіе и эксплоатацію означенныхъ желѣзнодорожныхъ линій и объ утвержденіи перваго дополненія къ Высочайше утвержденному 21 Іюня 1910 года уставу общества Подольской желѣзной дороги, а также особаго второго дополненія къ Высочайше утвержденному 3 Іюля 1898 года уставу Перваго общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи. Согласно проекту дополненія къ уставу перваго изъ означенныхъ обществъ, постройка линіи отъ станціи Жлобинъ, Риго-Орловской желѣзной дороги, на города Мозырь и Овручъ и далѣе въ направленіи на пересѣченіе съ Кіево-Ковельскимъ участкомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, вблизи станціи Коростень, до станціи Шепетовка Юго-Западныхъ и Подольской желѣзныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ около 370 верстъ, должна производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Означенная линія составляетъ нераздѣльную часть всего предпріятія Подольской желѣзной дороги и вмѣстѣ съ нею переходитъ въ собственность казны какъ въ случаѣ выкупа предпріятія, такъ и по окончаніи срока концессіи, безъ особаго за эту линію вознагражденія. Строительная стоимость ея, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ, а также съ расходами на изысканія, исчис-

ляется въ суммѣ около 24.700.000 р. дѣйствительныхъ.

Для образованія строительнаго капитала общество обязывается выпустить негарантированныя акціи и гарантированныя Правительствомъ облигаціи. Акціи выпускаются на такую сумму, которая, вмѣстѣ съ выпущеннымъ обществомъ акціонернымъ капиталомъ Подольской желѣзной дороги, должна составить не менѣе одной девятой части нарицательнаго облигаціоннаго капитала, какъ уже выпущеннаго обществомъ, такъ и подлежащаго выпуску для образованія строительнаго капитала линіи Коростень—Шепетовка.

Принимая во вниманіе, что, по произведеннымъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ подсчетамъ, съ постройкою линіи отъ Жлобина до Шепетовки доходность предпріятія общества Подольской желѣзной дороги должна возрасти, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признавали соотвѣтственнымъ измѣнить предусмотрѣнный въ уставѣ общества порядокъ распредѣленія чистыхъ прибылей предпріятія въ видахъ предоставленія казнѣ большаго участія въ этихъ прибыляхъ.

Что касается, засимъ, проекта второго дополненія къ уставу Перваго общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи, то, согласно этому дополненію, стоимость переустройства существующаго узкоколейнаго Житомірскаго подъѣздного пути на нормальную колею, а также сооруженія линіи Житоміръ—Коростень, общимъ протяженіемъ около 130 верстъ, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ, исчисляется въ суммѣ около 8.200.000 р. дѣйствительныхъ. Для образованія строительнаго капитала общество обязывается реализовать своимъ распоряженіемъ гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ на соотвѣтственную сумму.

Обсудивъ изложенныя предположенія, Департаментъ нашелъ, что проектированныя къ постройкѣ

желѣзнодорожныя линіи несомнѣнно внесутъ крупныя улучшенія въ экономическія условія прорѣзываемаго ими края, въ виду того, что обширная мѣстность южнаго и отчасти средняго Полѣсья совершенно лишена не только желѣзнодорожныхъ путей, но и вообще какихъ либо усовершенствованныхъ путей сообщенія. Между тѣмъ, означенныя мѣстности изобилуютъ лѣсными богатствами, которыя при современныхъ условіяхъ сообщенія не могутъ быть въ должной мѣрѣ использованы. Значительная часть лѣсныхъ продуктовъ ежегодно остается не проданною, а другая ихъ часть сбывается по несоотвѣтственно низкой цѣнѣ. Не подлежитъ сомнѣнію, что подобныя условія эксплоатаціи лѣсныхъ площадей отражаются чрезвычайно неблагопріятно на экономическомъ благосостояніи мѣстнаго населенія. Съ сооруженіемъ означенныхъ линій, дающихъ лѣснымъ матеріаламъ удобный и дешевый доступъ на рынки потребленія, дѣло разработки лѣсныхъ богатствъ въ Полѣсьѣ будетъ поставлено въ болѣе нормальныя условія. Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ также имѣть въ виду, что проектированная къ постройкѣ дорога отъ Жлобина на Овручъ и далѣе до соединенія съ Юго-Западными желѣзными дорогами имѣетъ первостепенную важность въ военномъ отношеніи, линія же отъ Коростеня на Житоміръ и Бердичевъ имѣетъ довольно крупное транзитное значеніе.

Признавая, въ виду сего, за проектируемыми линіями серьезное государственное и экономическое значеніе, Департаментъ нашелъ возможнымъ отнести ихъ сооруженіе къ числу тѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, коимъ можетъ быть предоставлена правительственная гарантія облигаціоннаго капитала и другія предусмотрѣнныя закономъ 10 Іюня 1905 года льготы.

Переходя затѣмъ къ обсужденію финансовыхъ результатовъ постройки линіи Жлобинъ—Шепетовка и Коростень—Житоміръ, Департаментъ замѣтилъ,

*

что, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, эти линіи сами по себѣ оказываются не доходными. Однако, являясь естественнымъ продолженіемъ принадлежащихъ обществу Подольской желѣзной дороги и Первому обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи, означенныя линіи значительно улучшатъ финансовые результаты эксплоатаціи этихъ дорогъ посредствомъ привлеченія на нихъ значительнаго количества новыхъ грузовъ. Такъ, согласно подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, приплата казны по гарантіи всего предпріятія общества Подольской желѣзной дороги, при совмѣстной эксплоатаціи какъ существующей, такъ и проектируемой линій, выразится въ суммѣ около 750.000 р., причемъ на долю акціонеровъ приходится около 152.260 р. Между тѣмъ, нельзя не ожидать постепеннаго усиленія поступленія лѣсныхъ грузовъ съ проектированной къ сооруженію линіи Жлобинъ—Шепетовка на нынѣ существующую Подольскую желѣзную дорогу, грузооборотъ которой, въ связи съ вѣроятнымъ увеличеніемъ движенія хлѣба и другихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ изъ Подольской губерніи на сѣверъ, значительно увеличится. Благодаря этому можно разсчитывать, что валовой доходъ всего предпріятія также возрастетъ, вслѣдствіе чего исчисленная на первые годы эксплоатаціи означеннаго предпріятія приплата казны по гарантіи въ дальнѣйшемъ, повидимому, должна будетъ замѣтно уменьшиться.

Что касается финансовыхъ результатовъ предоставленія постройки линіи Коростень—Житоміръ Первому обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи, то Департаментъ принялъ во вниманіе, что, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, остатокъ чистаго дохода линіи Коростень—Житоміръ—Бердичевъ, за отчисленіемъ 3% въ запасный капиталъ, выразится въ суммѣ до 581.736 р.; за вычетомъ же изъ этой суммы расходовъ на платежи по

облигаціямъ, реализуемымъ какъ для постройки линіи Коростень—Житоміръ и для переустройства участка Житоміръ—Бердичевъ, такъ и для выкупа существующихъ негарантированныхъ облигацій Житомірскаго пути и для возмѣщенія въ кассовыя средства названнаго общества 399.655 р., получится остатокъ 88.320 р., который составитъ чистую прибыль всей линіи Коростень — Житоміръ — Бердичевъ. Признавая приведенные финансовые результаты эксплоатаціи означенной линіи въ общемъ благопріятными, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ одобренію, за незначительными измѣненіями, предположеній Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 24 Августа 1912 года.

Объ увеличеніи строительной стоимости смотри стр. 287.

О предоставленіи обществу Троицкой желѣзной дороги сооруженія желѣзнодорожной линіи, отъ города Оренбурга до города Орска, Оренбургской губерніи.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія ходатайствовали о предоставленіи обществу строящейся Троицкой желѣзной дороги права на сооруженіе и эксплоатацію новой желѣзнодорожной линіи нормальной колеи, общаго пользованія, отъ города Оренбурга до города Орска, Оренбургской губерніи, и объ утвержденіи особаго третьяго дополненія къ Высочайше утвержденному, 13 Апрѣля 1910 года, уставу означеннаго общества. Согласно проекту этого дополненія, постройку линіи Оренбургъ—Орскъ, общимъ протяженіемъ около 310 верстъ, предполагается произвести распоряженіемъ общества и за его счетъ. Означенная линія составляетъ нераздѣльную часть всего предпріятія Троицкой желѣзной дороги и вмѣстѣ съ нею переходитъ въ собственность казны какъ въ случаѣ выкупа предпріятія, такъ и по окончаніи срока концессіи, безъ права общества на особое за эту линію вознагражденіе. Въ случаѣ же приступа къ

осуществленію распоряженіемъ казны намѣченной къ постройкѣ Южно-Сибирской магистрали и избранія города Орска начальнымъ пунктомъ этой магистрали, Правительство имѣетъ право выкупить у общества линію Оренбургъ—Орскъ во всякое время, съ уплатою обществу лишь оставшейся непогашенною ко дню выкупа части акціонернаго капитала, реализованнаго для постройки этой линіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, со дня выкупа Правительство уплачиваетъ ежегодно обществу сумму, составляющую проценты и погашеніе по реализованному для той же цѣли облигаціонному капиталу. Строительная стоимость линіи вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ, а также съ расходами на изысканія какъ линіи Оренбургъ—Орскъ, такъ и намѣчаемой обществомъ новой линіи отъ города Орска въ сѣверномъ или сѣверо-восточномъ направленіи до города Троицка или до какого либо пункта Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, опредѣляется въ суммѣ около 22.500.000 р. дѣйствительныхъ.

Строительный капиталъ линіи составляется посредствомъ дополнительнаго выпуска акцій общества на сумму 4.275.000 р. нарицательныхъ и облигацій на соотвѣтственную сумму. Облигаціямъ общества присваивается правительственная гарантія въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% роста и соотвѣтствующаго сроку концессіи погашенія, причемъ соотношеніе акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ не должно быть менѣе, чѣмъ 1:5.

Приступивъ къ обсужденію настоящаго дѣла, Департаментъ принялъ во вниманіе, что проектируемая новая желѣзнодорожная линія должна будетъ пройти по Оренбургскому и Орскому уѣздамъ, Оренбургской губерніи, причемъ въ районъ ея вліянія войдутъ также Актюбинскій и Кустанайскій уѣзды, Тургайской области. Имѣя своею цѣлью обслуживать обширный, нынѣ мало населенный край, площадью въ 90.000 квадратныхъ верстъ, дорога эта въ значительной степени облегчитъ доступъ къ новымъ пере-

селенческимъ районамъ, колонизаціонная емкость коихъ исчисляется въ 5.000.000 десятинъ свободныхъ земель, вполнѣ пригодныхъ для земледѣлія. Независимо отъ сего линія Оренбургъ — Орскъ, съ осуществленіемъ намѣченнаго въ проектѣ концессіи продолженія ея до пересѣченія съ Самаро-Златоустовскою желѣзною дорогою, создастъ кратчайшій выходъ грузамъ въ сообщеніи Урала съ нашими Среднеазіатскими владѣніями, товарообмѣнъ коихъ уже ко времени разсмотрѣнія настоящаго дѣла достигалъ крупной цифры въ 4.000.000 пудовъ въ годъ. Сокращая на 400 верстъ пробѣгъ грузовъ въ указанномъ направленіи, дорога эта несомнѣнно будетъ содѣйствовать въ значительной степени экономическому оживленію упомянутыхъ двухъ, богатыхъ по своимъ природнымъ условіямъ, частей Имперіи и пріобрѣтетъ въ будущемъ крупное транзитное значеніе. Признавая, въ виду сего, сооруженіе проектируемой линіи весьма желательнымъ, а также принимая во вниманіе, что линія Оренбургъ—Орскъ является головнымъ участкомъ въ одномъ изъ главныхъ, наиболѣе вѣроятныхъ, варіантовъ намѣченной въ ближайшую очередь къ постройкѣ распоряженіемъ казны Южно-Сибирской магистрали, Департаментъ нашелъ возможнымъ отнести дорогу эту къ числу желѣзнодорожныхъ предпріятій, коимъ можетъ быть предоставлена гарантія облигаціоннаго капитала. Обращаясь засимъ къ обсужденію финансовыхъ условій предпріятія, Департаментъ принялъ во вниманіе, что по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, валовой доходъ проектируемой линіи уже въ первые годы открытія на ней правильнаго движенія составитъ 2.797.574 р., а чистая ея доходность, за вычетомъ расходовъ по эксплоатаціи, будетъ достигать 1.229.154 р.; при условіи же введенія на ней повышеннаго тарифа на хлѣбные грузы, примѣняемаго на Владикавказской желѣзной дорогѣ, и установленія перелома тарифа для привозныхъ гру-

зовъ, доходность эта возрастетъ до 1.475.241 р. Такъ какъ платежи процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу проектируемой дороги исчисляются въ суммѣ 989.876 р., то въ окончательномъ итогѣ, за вычетомъ этого расхода и налоговъ на облигаціонный капиталъ въ суммѣ 150.649 р., а также за отчисленіемъ 26.491 р. въ запасный капиталъ, чистая прибыль предпріятія опредѣлится въ суммѣ 308.225 р. и составитъ около 7,2% на акціонерный капиталъ.

Находя приведенные финансовые результаты эксплоатаціи разсматриваемой желѣзнодорожной линіи вполнѣ благопріятными и обезпечивающими казну отъ возможности какихъ либо приплатъ по правительственной гарантіи облигаціоннаго капитала, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ разрѣшенію обществу Троицкой желѣзной дороги постройки линіи Оренбургъ—Орскъ на проектируемыхъ Статсъ-Секретарями Коковцовымъ и Рухловымъ основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 24 Августа 1912 года.

Объ образованіи общества Ачинскъ-Минусинской желѣзной дороги.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи потомственному почетному гражданину Баландину, производившему, съ Высочайшаго соизволенія, за свой счетъ изысканія желѣзнодорожной линіи отъ города Минусинска, Енисейской губерніи, до Сибирской желѣзной дороги, образовать, совмѣстно съ потомственною почетною гражданкою Баландиною и дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Адріановымъ, акціонерное общество Ачинскъ-Минусинской желѣзной дороги для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Ачинскъ, Сибирской желѣзной дороги, до города Минусинска, Енисейской губерніи.

Согласно проекту устава этого общества, постройка желѣзной дороги, общимъ протяженіемъ около 451 версты, производится въ двѣ очереди. Въ первую очередь должна быть сооружена главная часть линіи, отъ станціи Ачинскъ, Сибирской желѣзной дороги, до проектированной въ четырехъ верстахъ отъ лѣваго берега рѣки Енисея станціи Енисей-Минусинскій. Во вторую же очередь предположено построить продолженіе этой главной линіи, до города Минусинска, съ мостомъ черезъ рѣку Енисей. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ первоначальнаго выпуска акцій на сумму 3.755.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, по реализаціи, равнялась бы, вмѣстѣ съ выручкою отъ реализаціи акцій, строительной стоимости линіи первой очереди, исчисленной на основаніи утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости. Обществу предполагается предоставить правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% по облигаціонному займу и рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что потребность въ соединеніи Минусинскаго края съ великимъ Сибирскимъ путемъ представляется несомнѣнною. Этотъ богатый край, въ значительной своей части представляющій мѣстность весьма благопріятную для веденія сельскаго хозяйства, частью же покрытый обширными площадями цѣннаго строевого лѣса и таящій, кромѣ того, въ своихъ нѣдрахъ мѣсторожденія мѣдныхъ рудъ, каменнаго угля и соли, несмотря на такія благопріятныя для развитія различныхъ видовъ промышленности природныя условія, вслѣдствіе удаленности отъ желѣзнодорожной сѣти, не принимаетъ, однако, до сего времени сколько нибудь широкаго участія въ экономической жизни государства. Въ подтвержденіе сего достаточно указать, что, въ виду

затруднительности и дороговизны пользованія въ теченіе короткаго навигаціоннаго періода воднымъ путемъ рѣки Енисея, производимый мѣстнымъ населеніемъ хлѣбъ нерѣдко годами не находитъ себѣ сбыта, лѣсной и горный промыслы въ краѣ почти не развиваются, а колонизаціонная его емкость остается далеко еще не использованною. При такихъ условіяхъ нельзя не признать, что намѣченная къ постройкѣ желѣзнодорожная линія Ачинскъ—Минусинскъ, проведеніе коей откроетъ возможность сбыта на потребительные рынки продуктовъ сельскаго хозяйства и горной промышленности Минусинскаго края и будетъ способствовать скорѣйшему его заселенію, получитъ весьма крупное экономическое значеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что проведеніе означенной желѣзнодорожной линіи упрочитъ торговыя сношенія Россіи съ Монголіею, а въ финансовомъ отношеніи будетъ имѣть послѣдствіемъ повышеніе доходности казенной желѣзнодорожной сѣти, опредѣляемое, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ суммѣ около 1.200.000 р. въ годъ, при ежегодныхъ приплатахъ казны по гарантіи облигаціоннаго капитала предпріятія всего лишь въ размѣрѣ 557.000 р.

На основаніи приведенныхъ соображеній, признавая скорѣйшее сооруженіе Ачинскъ - Минусинской желѣзной дороги весьма желательнымъ и выгоднымъ, какъ съ точки зрѣнія интересовъ обслуживаемаго этою дорогою края, такъ и для государственнаго казначейства, Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ образованію для постройки и эксплоатаціи означенной дороги акціонернаго общества на предположенныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 24 Августа 1912 года.

Объ образованіи общества Московско-Одинцовской электрической желѣзной дороги.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія ходатайствовали о разрѣшеніи инженеръ-технологу Милеру образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія и нормальной колеи, съ трассировкой этой линіи параллельно направленію Московско-Брестской желѣзной дороги отъ черты города Москвы, близъ Дорогомиловской заставы, до станціи Одинцово этой дороги.

Согласно проекту устава этого общества, постройка означенной желѣзной дороги, протяженіемъ около 21 версты, производится распоряженіемъ общества и за его счетъ, по особымъ облегченнымъ техническимъ условіямъ, примѣнительно къ утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія правиламъ сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей общаго пользованія. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 800.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечивала бы образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ предпріятія, общій размѣръ коихъ исчисляется въ суммѣ около 2.446.000 р. дѣйствительныхъ, причемъ какъ акціонерному, такъ и облигаціонному капиталамъ общества не присваивается правительственной гарантіи.

Обсудивъ изъясненныя предположенія, Департаментъ нашелъ, что замѣчаемый за послѣдніе годы значительный ростъ населенія города Москвы вызвалъ, въ связи съ вздорожаніемъ городской жизни, усиленное заселеніе менѣе зажиточными городскими обывателями окраинъ и окрестностей города и въ особенности дачныхъ мѣстностей, расположенныхъ вдоль Московско-Брестской желѣзной дороги. Въ интересахъ этого многочисленнаго и сравнительно малообезпеченнаго класса городскихъ обывателей, трудовая дѣятельность коего сосредоточивается въ городѣ Москвѣ, весьма желательно установить удоб-

ное и соотвѣтствующее условіямъ городской жизни сообщеніе между Москвою и образовавшимися въ названныхъ мѣстностяхъ пригородными поселеніями. Потребность эта не можетъ быть удовлетворена прорѣзывающею указанный районъ Московско-Брестскою желѣзною дорогою, которая предназначена, главнымъ образомъ, для пассажирскаго и товарнаго сообщенія дальняго слѣдованія и, при современномъ ея оборудованіи, мало приспоблена къ поддержанію усиленнаго дачнаго пригороднаго движенія.

При такихъ обстоятельствахъ сооруженіе проектируемой электрической желѣзной дороги трамвайнаго типа, спеціально предназначенной для обслуживанія нуждъ пригороднаго сообщенія съ Москвою главнѣйшихъ дачныхъ поселеній, расположенныхъ въ районѣ Московско-Брестской желѣзной дороги до станціи Одинцово этой дороги, представляется съ точки зрѣнія интересовъ живущаго въ указанныхъ мѣстностяхъ населенія весьма желательнымъ.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что сооруженіе означенной желѣзной дороги предполагается произвести безъ всякихъ со стороны казны пособій и безъ правительственной гарантіи выпускаемыхъ для постройки ея капиталовъ, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ образованію акціонернаго общества Московско-Одинцовской желѣзной дороги, на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 4 Августа 1912 года.

Объ образованіи общества Бауской желѣзной дороги.

Предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія объ образованіи общества Бауской желѣзной дороги заключались въ предоставленіи Баускому уѣздному предводителю дворянства графу Павлу Палену, камеръ-юнкеру Высочайшаго двора свѣтлѣйшему князю Анатолію Ливену, графу Сергѣю

Палену, Баускому купцу Бруно Лодингу и потомственному почетному гражданину Константину Бинеману образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, общимъ протяженіемъ около 57 верстъ отъ уѣзднаго города Бауска, Курляндской губерніи, черезъ станцію Гроссъ-Экау, Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, до остановочнаго пункта Рольбушъ, Митавской линіи, Риго-Орловской желѣзной дороги, съ вѣтвью отъ города Бауска до заводовъ имѣнія Мезотенъ.

Основной капиталъ предпріятія образуется путемъ выпуска акцій на сумму въ 300.000 р. и облигацій на сумму въ 2.246.000 р. нарицательныхъ, причемъ капиталамъ общества какъ акціонерному, такъ и облигаціонному, правительственной гарантіи не присваивается.

Обсудивъ приведенныя предположенія, Департаментъ замѣтилъ, что намѣченная къ постройкѣ желѣзнодорожная линія, соединяющая городъ Баускъ съ крупными торговыми и административными центрами—Ригою и Митавою, несомнѣнно доставитъ весьма существенныя выгоды прорѣзываемому ею богатому земледѣльческому раіону съ высоко развитою сельскохозяйственною культурою. Въ виду сего и принимая во вниманіе, что постройку этой линіи предполагается произвести безъ всякихъ со стороны казны пособій и безъ правительственной гарантіи выпускаемыхъ для сооруженія ея капиталовъ, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ образованію акціонернаго общества Бауской желѣзной дороги на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 24 Августа 1912 года.

Объ образованіи общества Аккерман-

Вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожной линіи въ южной части Бессарабіи, возникшій впервые еще въ

ской желѣзной дороги.

1856 году и неоднократно восходившій затѣмъ на разсмотрѣніе правительственныхъ учрежденій по ходатайствамъ какъ заинтересованныхъ мѣстныхъ, земскихъ и городскихъ учрежденій, такъ и по заявленіямъ отдѣльныхъ частныхъ предпринимателей, вновь былъ выдвинутъ на очередь въ представленномъ предпринимателями дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Максимовымъ, коллежскимъ совѣтникомъ Николаевскимъ и инженеромъ путей сообщенія Ярошевичемъ, ходатайствѣ о предоставленіи имъ права на сооруженіе желѣзнодорожной линіи отъ города Аккермана до станціи Лейпцигской, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ лица эти изъявляли согласіе принять на себя продолженіе линіи, а также и постройку отдѣльныхъ вѣтвей ея, до пунктовъ, какіе будутъ указаны Правительствомъ въ предѣлахъ Бессарабской губерніи.

Съ своей стороны Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, признавая сооруженіе проектируемой линіи отвѣчающимъ экономическимъ потребностямъ края и интересамъ казны, внесли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта свои предположенія о предоставленіи названнымъ предпринимателямъ права образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи упомянутой желѣзнодорожной линіи на основаніяхъ, изложенныхъ въ проектѣ устава общества.

Согласно этому проекту, сооруженіе желѣзной дороги, общимъ протяженіемъ около 149 верстъ производится распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 1.000.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая обезпечила бы вмѣстѣ съ суммами вырученными отъ реализаціи акцій общества, образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ желѣзной дороги въ опредѣленномъ расцѣночною вѣдомостью размѣрѣ. Обществу предполагается предоставить правительственную гарантію въ уплатѣ н

свыше $4^1/_2\%$ роста и соотвѣтствующаго сроку концессіи погашенія по облигаціонному займу, а также рядъ другихъ, предусмотрѣнныхъ закономъ 10 Іюня 1905 года, льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ принялъ во вниманіе, что отсутствіе рельсовыхъ путей сообщенія въ южной части Бессарабской губерніи весьма неблагопріятно отражается на экономическомъ положеніи этого края, имѣющаго по своимъ природнымъ свойствамъ всѣ необходимыя условія для успѣшнаго развитія какъ сельскохозяйственной, такъ и многихъ отраслей обрабатывающей промышленности. Поэтому, сооруженіе желѣзнодорожной линіи отъ города Аккермана до станціи Лейпцигской, которая должна будетъ прорѣзать обширный южный районъ Бессарабіи, площадью въ семь тысячъ квадратныхъ верстъ, въ направленіи, наиболѣе совпадающемъ съ главнымъ грузовымъ движеніемъ края и отвѣчающемъ потребностямъ его сельскохозяйственной и фабрично-заводской промышленности, будетъ имѣть, несомнѣнно, крупное и благодѣтельное экономическое значеніе для интересовъ мѣстнаго населенія, пріобщая эту окраину къ общей сѣти желѣзныхъ дорогъ и облегчая доступъ продуктамъ мѣстнаго производства на потребительные рынки. Кромѣ того, проектируемая линія, представляя собою соединительное звено между такими торговыми рѣчными путями, какъ Дунай и Днѣстръ, могла бы, въ особенности въ случаѣ продленія ея до одного изъ пунктовъ на границѣ съ Румыніею и въ случаѣ устройства морского порта въ городѣ Аккерманѣ, получить немаловажное значеніе въ международномъ товарообмѣнѣ. Съ другой стороны, нельзя не придавать значенія и тому обстоятельству, что линія эта, соединяя Юго-Западныя желѣзныя дороги съ устьемъ рѣки Днѣстра и съ моремъ, вызоветъ притокъ на нихъ новыхъ грузовъ и въ значительной степени увеличитъ доходность этихъ казенныхъ желѣз-

ныхъ дорогъ. Въ виду сего Департаментъ призналъ возможнымъ отнести проектируемую линію къ числу такихъ предпріятій, коимъ можетъ быть предоставлена Правительствомъ гарантія облигаціоннаго займа и другія предусмотрѣнныя закономъ 10 Іюня 1905 года льготы.

Обращаясь, затѣмъ, къ обсужденію финансовыхъ результатовъ сооруженія и эксплоатаціи этой линіи, Департаментъ нашелъ, что, по произведеннымъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ подсчетамъ, строительная стоимость Аккерманской желѣзной дороги опредѣлилась въ 6.166.000 р. дѣйствительныхъ, причемъ для реализаціи этой суммы потребуется, кромѣ акціонернаго капитала, выпустить гарантированныя Правительствомъ облигаціи на такую сумму, ежегодный платежъ роста и погашенія по коимъ составитъ 267.729 р. Между тѣмъ, валовая выручка дороги, при условіи введенія на ней повышенныхъ тарифовъ, составитъ всего лишь 790.752 р. при расходахъ эксплоатаціи въ 492.928 р. Хотя такимъ образомъ чистый доходъ предпріятія, согласно этимъ даннымъ, окажется, при условіи пропорціональнаго распредѣленія его между акціями и облигаціями, недостаточнымъ для покрытія платежей по облигаціонному займу, и отъ казны можетъ потребоваться въ первые годы эксплоатаціи приплата по гарантіи облигаціоннаго капитала дороги въ суммѣ около 16.926 р., однако указанныя весьма незначительныя потери съ избыткомъ возмѣстятся казнѣ поступленіемъ отъ купоннаго налога и отъ 15% сбора съ пассажирскихъ билетовъ и багажа, исчисленными комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ суммѣ около 34.000 р. Кромѣ того, въ связи съ сооруженіемъ намѣченной желѣзнодорожной линіи, чистая доходность казенныхъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ должна будетъ, по подсчетамъ той же комиссіи, увеличиться въ общемъ не менѣе чѣмъ на 103.000 р., вслѣдствіе поступленія на эти дороги значительнаго количества новыхъ грузовъ.

Въ виду сего Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ разрѣшенію постройки Аккерманской желѣзной дороги на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 24 Августа 1912 года.

Объ образованіи общества Черноморской желѣзной дороги.

При обсужденіи въ Совѣтѣ Министровъ предположеній Министра Путей Сообщенія о приступѣ къ постройкѣ, распоряженіемъ и за счетъ казны, Черноморской желѣзной дороги по указанному вопросу возникло разногласіе, получившее разрѣшеніе въ Высочайшемъ повелѣніи 17 Марта 1912 года, коимъ предоставлено Правительству дать скорѣйшій ходъ предположеніямъ относительно сооруженія названной дороги на частныя средства. Во исполненіе сего, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о разрѣшеніи избранной Совѣтомъ Министровъ группѣ предпринимателей, въ лицѣ инженера путей сообщенія статскаго совѣтника Перцова и дѣйствительныхъ статскихъ совѣтниковъ Путилова и Хрулева, образовать акціонерное общество Черноморской желѣзной дороги для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Туапсе, Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги, въ направленіи на городъ Сухумъ, до соединенія съ Закавказскими желѣзными дорогами у разъѣзда Квалони.

Согласно проекту устава названнаго общества, постройка желѣзнодорожной линіи Туапсе—Квалони, общимъ протяженіемъ около 322 верстъ, производится распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 6.913.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая по реализаціи равнялась бы, вмѣстѣ съ

акціонернымъ капиталомъ, строительной стоимости дороги. Обществу предполагается предоставить правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% по облигаціонному займу и рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ 10 Іюня 1905 года положеніемъ льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ выслушалъ объясненія Министра Путей Сообщенія и Предсѣдателя Высочайше учрежденнаго Совѣщанія для обсужденія мѣропріятій по развитію Черноморскаго побережья, Статсъ-Секретаря Ермолова о томъ, что при удаленности Черноморско-Кавказскаго побережья отъ центральной Россіи главнымъ, если не единственнымъ, препятствіемъ къ дальнѣйшему культурно - экономическому развитію этого богатѣйшаго по природнымъ условіямъ края является отсутствіе сколько нибудь удобнаго сообщенія его съ общею желѣзнодорожною сѣтью. Въ виду этого сооруженіе желѣзной дороги, обслуживающей все Черноморское побережье и соединяющей его съ общею рельсовою сѣтью, является самою настоятельною его потребностью.

Отъ проведенія означенной желѣзной дороги въ ближайшіе же годы зависитъ вся будущность этого края, ибо не подлежитъ сомнѣнію, что отсрочка на неопредѣленное время осуществленія этого пути не только пріостановитъ дальнѣйшее экономическое развитіе края, но можетъ даже повлечь за собою ослабленіе замѣчаемаго нынѣ интенсивнаго интереса наиболѣе культурныхъ слоевъ русскаго общества къ жизни на Черноморскомъ побережьѣ и, въ связи съ этимъ, вызвать ликвидацію основанныхъ на побережьѣ, въ расчетѣ на скорое проведеніе желѣзной дороги, хозяйствъ и предпріятій, а засимъ и постепенный переходъ земель въ руки кореннаго Кавказскаго населенія.

Обсудивъ изложенное, Департаментъ не могъ и съ своей стороны не признать, что сооруженіе проекти-

руемой желѣзнодорожной линіи Туапсе-Квалони, прорѣзывающей на протяженіи свыше 300 верстъ лучшую часть Черноморско-Кавказскаго побережья и соединяющей его непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ общею желѣзнодорожною сѣтью и съ Закавказскими желѣзными дорогами, представляется необходимымъ какъ для упроченія возникшей уже въ названномъ краѣ культурной жизни, такъ и для дальнѣйшаго экономическаго его развитія. Обратясь, засимъ, къ разсмотрѣнію значенія линіи Туапсе—Квалони съ точки зрѣнія финансовой, Департаментъ принялъ во вниманіе, что, согласно приведеннымъ въ представленіи по настоящему дѣлу расчетамъ относительно результатовъ эксплоатаціи Черноморской желѣзной дороги, послѣдняя потребуетъ, при условіи примѣненія пропорціональнаго дѣленія чистаго дохода между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, производства ежегодныхъ изъ казны приплатъ по гарантіи въ размѣрѣ около 1.656.000 р. и, вмѣстѣ съ тѣмъ, вызоветъ сокращеніе, вслѣдствіе отвлеченія части грузовъ, доходности Владикавказской желѣзной дороги на 1.513.000 р., при одновременномъ увеличеніи дохода Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги на 634.000 р., а прочихъ линій желѣзнодорожной сѣти, на которыя поступятъ новые грузы съ проектируемой линіи, примѣрно на 400.000 р.

Находя такіе финансовые результаты эксплоатаціи Черноморской желѣзной дороги въ окончательномъ выводѣ неблагопріятными, Департаментъ остановился на возникшихъ въ средѣ его сомнѣніяхъ относительно цѣлесообразности постройки и оборудованія Черноморской желѣзной дороги по типу магистральныхъ линій, съ устройствомъ значительно повышающихъ строительную стоимость дороги приспособленій, разсчитанныхъ на интенсивное развитіе транзитнаго пассажирскаго и грузового движенія. По мнѣнію нѣкоторыхъ Членовъ Департамента, было бы правильнѣе, не разрѣшая нынѣ испрашиваемой

концессіи, предоставить Правительству обсудить вопросъ о постройкѣ Черноморской побережной дороги на болѣе облегченныхъ техническихъ условіяхъ и съ меньшими затратами на ея сооруженіе и оборудованіе.

Въ устраненіе возникшихъ въ средѣ Департамента сомнѣній Министръ Путей Сообщенія объяснилъ, что вопросъ о постройкѣ Черноморской желѣзной дороги долженъ быть разрѣшенъ не столько въ зависимости отъ размѣровъ расхода казны на приплаты по гарантіи облигаціоннаго капитала проектируемой дороги и косвенныхъ ея потерь вслѣдствіе уменьшенія доходности другихъ линій, какъ по соображенію съ совокупностью тѣхъ выгодъ, которыя получитъ государство отъ экономическаго развитія Черноморскаго побережья. Конечно заранѣе опредѣлить, хотя бы приблизительно, размѣръ этихъ выгодъ не представляется возможнымъ. Но если принять во вниманіе, что съ проведеніемъ Черноморской желѣзной дороги, во первыхъ, откроется возможность промышленной разработки, въ широкихъ размѣрахъ, лѣсныхъ и горныхъ богатствъ побережья для удовлетворенія потребностей Сѣвернаго Кавказа—въ лѣсѣ и Закавказья вообще и въ частности Чіатурскаго марганцоваго района—въ каменномъ углѣ, а во вторыхъ, станетъ возможнымъ и выгоднымъ сбытъ на потребительные рынки центральной Россіи и въ столицы продуктовъ высокой садовой культуры побережья—апельсиновъ, мандаринъ, лучшихъ сортовъ грушъ, сливъ и другихъ фруктовъ, равно какъ цвѣтовъ и цѣнныхъ растеній, и если, кромѣ того, допустить, что значеніе побережья какъ курорта разовьется и оно будетъ привлекать къ себѣ многочисленныхъ посѣтителей, въ томъ числѣ и такихъ, которые нынѣ, вслѣдствіе дороговизны поѣздокъ на побережье и отсутствія удобствъ въ пути и на мѣстѣ, или вовсе лишены возможности пользоваться цѣлебными свойствами южной природы, или предпочитаютъ отправляться на заграничные курорты, то слѣдуетъ

придти къ заключенію, что экономическія выгоды государства отъ сооруженія Черноморской желѣзной дороги окажутся весьма значительными и во всякомъ случаѣ съ избыткомъ возмѣстятъ приплаты казны по гарантіи и убытки, которые она можетъ понести вслѣдствіе сокращенія доходности Владикавказской желѣзной дороги въ первые годы эксплоатаціи побережной дороги. Заключаться же означенныя выгоды будутъ главнымъ образомъ въ увеличеніи доходности нашей рельсовой сѣти вслѣдствіе пробѣга по ней на дальнихъ разстояніяхъ новыхъ грузовъ, доставляемыхъ Черноморскою дорогою, и въ улучшеніи нашего разсчетнаго баланса въ зависимости отъ сокращенія ввоза въ Имперію изъ-за границы фруктовъ и уменьшенія числа русскихъ путешественниковъ за границею. Нельзя конечно отрицать, что намѣчаемая нынѣ перевальная черезъ Кавказскій хребетъ желѣзная дорога, въ случаѣ ея осуществленія, получитъ преобладающее передъ побережною дорогою значеніе какъ для обороны государства, такъ и въ качествѣ транзитнаго пути. Но не подлежитъ также сомнѣнію, что впредь до сооруженія Перевальной дороги линія Туапсе—Сухумъ—Квалони, устанавливающая новое и притомъ для большей части Закавказья кратчайшее по сравненію съ существующимъ соединеніе мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ съ общею рельсовою сѣтью, все же будетъ имѣть довольно крупное транзитное значеніе въ качествѣ пути, удешевляющаго провозъ пассажировъ и грузовъ въ сообщеніи между Закавказьемъ и Европейскою Россіею, а также не лишена будетъ нѣкотораго значенія для военнаго вѣдомства.

Признавая, въ виду изложенныхъ объясненій Министра Путей Сообщенія, сооруженіе Черноморской побережной желѣзной дороги предпріятіемъ полезнымъ съ точки зрѣнія мѣстныхъ и общегосударственныхъ интересовъ, Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ разрѣшенію

избраннымъ Правительствомъ предпринимателямъ образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи этой дороги на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по этому дѣлу Высочайше утверждено 24 Августа 1912 года.

О предоставленіи обществу для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ сооруженія линіи Струга — Загробы.

Въ Маѣ 1912 года Министры Финансовъ и Путей Сообщенія возбудили ходатайство о разрѣшеніи обществу для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, эксплоатирующему на основаніи Высочайше утвержденныхъ 3 Декабря 1898 года условій Марковскій узкоколейный подъѣздной путь, построить и эксплоатировать за свой счетъ узкоколейный подъѣздной путь общаго пользованія, протяженіемъ около 16 верстъ, отъ станціи Струга, Марковскаго подъѣздного пути, до поселка Загробы, расположеннаго на лѣвомъ берегу рѣки Нарева. Для сооруженія означеннаго пути обществу не предполагается предоставлять права принудительнаго отчужденія земель, но оно обязывается всѣ потребныя для сооруженія пути и его принадлежностей частновладѣльческія земли пріобрѣсти въ собственность, казенныя же земли, не воздѣланныя, не составляющія оброчныхъ статей и не покрытыя лѣсомъ, поступаютъ въ безвозмездное пользованіе общества. Согласно проектируемымъ условіямъ, потребный для сооруженія линіи Струга—Загробы капиталъ, опредѣленный въ суммѣ около 255.000 р. дѣйствительныхъ, образуется посредствомъ выпуска обществомъ негарантированныхъ Правительствомъ акцій на сумму 102.200 р. нарицательныхъ и 5% облигацій на сумму не свыше 204.400 р. нарицательныхъ. Проектируемый новый подъѣздной путь Струга—Загробы предполагается соединить въ одно предпріятіе съ Марковскимъ подъѣзднымъ путемъ.

Обсудивъ изъясненныя предположенія, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ разрѣшенію обществу для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ сооруженія подъѣздного пути Струга—Загробы, на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 24 Августа 1912 года.

Объ образованіи общества Кольчугинской желѣзной дороги.

Вопросъ о сооруженіи желѣзной дороги въ Кузнецкомъ уѣздѣ, Томской губерніи, первоначально былъ возбужденъ инженеромъ А. Н. Перцовымъ, ходатайствовавшимъ въ 1906 году о разрѣшеніи ему образовать акціонерное общество для постройки рельсовой линіи отъ разъѣзда Мошкова, Сибирской желѣзной дороги, черезъ Кольчугинскія каменноугольныя копи, до Бочатскихъ копей, съ вѣтвью къ Гурьевскому чугуноплавильному и желѣзодѣлательному заводу. Ходатайство о сооруженіи указанной рельсовой линіи было поддержано въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ представителемъ Кабинета Его Императорскаго Величества, заявившимъ о согласіи Кабинета на участіе въ гарантіи облигаціоннаго капитала общества проектируемой желѣзной дороги. Засимъ, однако, въ виду состоявшагося постановленія Совѣта Министровъ о томъ, что разрѣшеніе сооруженія желѣзнодорожной линіи, обслуживающей Кольчугинскія каменноугольныя копи, можетъ быть дано лишь тому лицу, которому Кабинетомъ Его Величества будетъ предоставлено право эксплоатаціи мѣсторожденій каменнаго угля въ Алтайскомъ округѣ, и вслѣдствіе утраты инженеромъ Перцовымъ пріобрѣтенныхъ имъ по договору съ Кабинетомъ правъ на разработку Кольчугинскихъ копей, ходатайство названнаго предпринимателя о сооруженіи желѣзной дороги въ Кузнецкомъ уѣздѣ не получило дальнѣйшаго движенія.

Послѣ сего въ Октябрѣ 1912 года отставной тайный совѣтникъ В. Ф. Треповъ и дѣйствительный статскій совѣтникъ С. С. Хрулевъ заключили съ Кабинетомъ Его Величества договоръ объ отдачѣ учреждаемому ими обществу въ арендное пользованіе Кольчугинскихъ каменноугольныхъ копей, при условіи соединенія этихъ копей ширококолейною желѣзною дорогою, общаго пользованія, съ разъѣздомъ Юрга, Сибирской желѣзной дороги. Вслѣдствіе сего названные предприниматели тогда же обратились къ Правительству съ ходатайствомъ о разрѣшеніи образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи указанной желѣзнодорожной линіи.

Съ своей стороны Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, находя, что, съ переходомъ права эксплоатаціи Кольчугинскихъ каменноугольныхъ мѣсторожденій къ Трепову и Хрулеву, послѣдніе имѣютъ преимущественное право на полученіе въ этомъ районѣ желѣзнодорожной концессіи, вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о разрѣшеніи этимъ лицамъ образовать акціонерное общество Кольчугинской желѣзной дороги для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ разъѣзда Юрги или иного ближайшаго къ востоку отъ Юрги пункта Сибирской желѣзной дороги до Кольчугинскихъ каменноугольныхъ копей. Вмѣстѣ съ тѣмъ Статсъ-Секретари Коковцовъ и Рухловъ, имѣя въ виду, что при первоначальномъ разсмотрѣніи настоящаго дѣла въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ представителемъ со стороны Кабинета Его Императорскаго Величества было изъявлено согласіе на участіе Кабинета въ платежахъ казны по гарантіи облигаціоннаго капитала проектированной въ Кузнецкомъ уѣздѣ углевозной дороги, полагали нужнымъ, одновременно съ утвержденіемъ устава общества Кольчугинской желѣзной дороги, предоставить Министру Финансовъ право зачислять въ доходъ казны суммы,

имѣющія поступать отъ Кабинета Его Императорскаго Величества въ видѣ участія въ приплатахъ казны по гарантіи облигаціоннаго капитала общества Кольчугинской дороги.

Согласно проекту устава общества названной дороги, сооруженіе ея, общимъ протяженіемъ около 187 верстъ, должно было производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія составлялся посредствомъ выпуска акцій на сумму 1.128.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, по реализаціи, равнялась бы, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, строительной стоимости дороги, исчисленной на основаніи подлежащей утвержденію Министра Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости. Обществу предполагается даровать правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% по облигаціонному займу и рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что восточная часть Алтайскаго округа, въ предѣлахъ Кузнецкаго уѣзда, представляетъ собою мѣстность, по почвеннымъ и климатическимъ условіямъ чрезвычайно удобную для развитія сельскохозяйственной культуры и, вмѣстѣ съ тѣмъ, изобилующую горными богатствами, въ особенности каменнымъ углемъ, главнѣйшія мѣсторожденія коего находятся на земляхъ Кабинета Его Императорскаго Величества въ районѣ селеній Кольчугина и Бочаты. Между тѣмъ, несмотря на указанныя выше благопріятныя естественныя условія, сельскохозяйственная и горная промышленность въ Кузнецкомъ уѣздѣ, вслѣдствіе полнаго отсутствія тамъ какъ рельсовыхъ, такъ и водныхъ путей, почти не развиваются, а обширные запасы открытыхъ съ 1906 года для переселенія свободныхъ земель используются для колонизаціи лишь въ ничтожныхъ сравнительно размѣрахъ. При такихъ условіяхъ проекти-

руемая желѣзная дорога, соединяющая Кольчугинскій каменноугольный районъ съ Сибирскою магистралью и обслуживающая наиболѣе пригодную для земледѣлія часть Кузнецкаго уѣзда, несомнѣнно является предпріятіемъ, имѣющимъ крупное экономическое значеніе. Въ виду сего и принимая во вниманіе невозможность сооруженія названной желѣзной дороги въ ближайшіе годы средствами казны, Департаментъ не встрѣтилъ вообще препятствій къ образованію для осуществленія этого предпріятія частнаго акціонернаго общества.

Переходя, засимъ, къ обсужденію финансовой стороны настоящаго дѣла, Департаментъ принялъ во вниманіе, что, согласно предварительнымъ подсчетамъ, валовой доходъ Кольчугинской желѣзной дороги, при условіи поступленія на нее до 20 милл. пудовъ каменнаго угля и 5 милл. пудовъ прочихъ грузовъ, исчисляется въ суммѣ 921.530 р., а такъ какъ расходы эксплоатаціи (739.594 р). и обязательные платежи общества на проценты и погашенія по облигаціямъ (470.139 р.) составляютъ въ общей сложности 1.209.733 р., то непокрываемая доходомъ часть означенныхъ платежей, подлежащая отнесенію на счетъ правительственной гарантіи, составляетъ въ конечномъ выводѣ 288.203 р. Признавая, что предварительные подсчеты грузооборота и доходности проектируемыхъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ вообще не представляютъ изъ себя вполнѣ достовѣрный и безспорный матеріалъ, Департаментъ находилъ, что въ данномъ случаѣ цифровыя предположенія, касающіяся Кольчугинской желѣзной дороги, являются тѣмъ болѣе гадательными, что они основаны на экономическихъ данныхъ, установленныхъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ еще въ 1908 году и уже въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ устарѣвшихъ. Такъ, напримѣръ, несовременными оказываются свѣдѣнія о стоимости добычи каменнаго угля на Кольчугинскихъ копяхъ и о тарификаціи на Сибирской

желѣзной дорогѣ служебныхъ грузовъ, каковыя свѣдѣнія послужили, тѣмъ не менѣе, основаніемъ для опредѣленія количества угольныхъ перевозокъ, выручка отъ которыхъ составляетъ наиболѣе крупную доходную статью Кольчугинской линіи. Равнымъ образомъ, неточною представляется и сумма предстоящихъ казнѣ приплатъ по правительственной гарантіи, исчисленная въ 288.203 р. въ предположеніи, что общество не будетъ пользоваться правомъ пропорціональнаго распредѣленія чистаго дохода дороги между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, тогда какъ, по проекту устава, право это обществу предоставляется, вслѣдствіе чего размѣръ приплатъ казны по гарантіи долженъ былъ возрасти на 17.830 р. При такихъ условіяхъ нельзя, конечно, придти къ правильному заключенію о финансовыхъ результатахъ предпріятія Кольчугинской желѣзной дороги на основаніи имѣющихся въ настоящемъ дѣлѣ данныхъ и расчетовъ. Департаментъ не могъ, однако, не признать, что въ виду высокой строительной стоимости названной желѣзной дороги, обусловленной значительнымъ (на 33%) уклоненіемъ линіи отъ прямого направленія Кольчугино—Юрга по водораздѣлу, и слабаго экономическаго развитія прорѣзываемыхъ дорогою мѣстностей, послѣдняя въ первые годы эксплоатаціи, несомнѣнно, потребуетъ болѣе или менѣе крупныхъ приплатъ казны по правительственной гарантіи. Этому обстоятельству нельзя не придавать весьма серьезнаго значенія въ виду усвоеннаго Департаментомъ взгляда о необходимости соблюденія самой строгой осмотрительности при разрѣшеніи выпуска желѣзнодорожными обществами гарантированныхъ займовъ, въ случаяхъ, когда дѣйствительная по нимъ отвѣтственность казны представляется вѣроятною, а тѣмъ болѣе неизбѣжною. Департаментъ находилъ, однако, что отказывать въ испрашиваемой обществу Кольчугинской желѣзной дороги гарантіи на томъ только основаніи, что послѣдняя потребуетъ

приплаты изъ казны, едва ли было бы правильно. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что прорѣзываемый Кольчугинскою желѣзною дорогою край, въ случаѣ промышленной разработки его природныхъ богатствъ, можетъ поставить, при посредствѣ этой дороги, на потребительные рынки весьма значительныя количества хлѣба и каменнаго угля. Конечно, заранѣе не представляется вообще возможнымъ предусмотрѣть тѣ экономическія конъюнктуры, подъ вліяніемъ которыхъ будетъ производиться сбытъ этихъ продуктовъ. Но не подлежитъ сомнѣнію, что, въ зависимости отъ быстраго роста хозяйственной жизни Сибири, вызываемаго заселеніемъ края и сооруженіемъ въ немъ новыхъ рельсовыхъ путей, потребность мѣстныхъ рынковъ въ минеральномъ топливѣ, едва лишь удовлетворяемая нынѣ за счетъ Уральскихъ, Судженскихъ и Черемховскихъ копей, будетъ ежегодно увеличиваться. При такихъ условіяхъ необходимо предвидѣть, что каменный уголь Кольчугинскихъ мѣсторожденій, обладающій высокими теплотворными качествами, и, какъ доказано произведенными по отношенію къ нѣкоторымъ сортамъ его лабораторными изслѣдованіями, цѣнною способностью коксоваться, дѣлающею его пригоднымъ для примѣненія на Уральскихъ горныхъ заводахъ, получитъ въ ближайшемъ же времени вполнѣ обезпеченный сбытъ. Въ виду сего, Департаментъ, полагая, что приплаты казны по гарантіи облигаціоннаго капитала Кольчугинской желѣзной дороги, при всей ихъ значительности въ первые годы ея эксплоатаціи, въ дальнѣйшемъ, съ увеличеніемъ грузооборотовъ дороги, сократятся и во всякомъ случаѣ будутъ возмѣщены совокупностью тѣхъ выгодъ, которыя получитъ государство отъ развитія производительныхъ силъ обслуживаемаго района и отъ увеличенія доходности казенной желѣзнодорожной сѣти вслѣдствіе поступленія на нее новыхъ грузовъ съ Кольчугинской дороги, не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ предоставленію обра-

зуемому для сооруженія ея обществу правительственной гарантіи на изъясненныхъ въ проектѣ устава основаніяхъ.

Въ виду этого Департаментъ одобрилъ предположенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія по настоящему дѣлу за незначительными лишь измѣненіями.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по сему предмету Высочайше утверждено 2 Января 1913 года.

Объ образованіи общества Балаковской желѣзной дороги.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія возбудили ходатайство о разрѣшеніи группѣ предпринимателей, въ лицѣ потомственнаго почетнаго гражданина Гиттермана и прапорщика въ отставкѣ Тихомирова, образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги нормальной колеи, общаго пользованія, отъ города Балакова, Самарской губерніи, до станціи Ершовъ, Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Согласно проекту устава этого общества, постройка названной желѣзной дороги, протяженіемъ около 100 верстъ, должна быть произведена распоряженіемъ общества и за его счетъ на основаніи особыхъ, подлежавшихъ утвержденію Министерствомъ Путей Сообщенія, облегченныхъ техническихъ условій. Основной капиталъ предпріятія составляется путемъ выпуска акцій общества на сумму 1.000.000 р. нарицательныхъ и 5% облигацій на сумму не свыше 2.674.300 р. нарицательныхъ. Капиталамъ общества, какъ акціонерному, такъ и облигаціонному правительственной гарантіи не присваивается, изъ числа же льготъ, предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, обществу предоставляются лишь нѣкоторыя.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что вопросъ о постройкѣ Балаковской желѣзной дороги еще въ

1909 году восходилъ на разсмотрѣніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта, который въ то время нашелъ, что означенная дорога, сокращая пробѣгъ для слѣдующихъ изъ южныхъ уѣздовъ Самарской губерніи грузовъ на 63 версты и удешевляя провозъ ихъ до рѣки Волги, по сравненію съ Покровскою линіею Рязанско-Уральской желѣзной дороги, примѣрно на $1^1/_2$—2 к. съ пуда, будетъ имѣть значеніе желѣзнодорожнаго пути, конкурирующаго съ Заволжскою вѣтвью общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. А такъ какъ задолженность этого общества по приплатамъ казны по гарантіи его основного капитала достигала тогда весьма крупныхъ размѣровъ (въ частности, на 1909 годъ размѣръ приплаты опредѣлялся въ суммѣ свыше 14,7 милл. р.), то Департаментъ, изъ опасенія дальнѣйшаго увеличенія означенныхъ приплатъ, не призналъ возможнымъ одобрить предположеніе о постройкѣ Балаковской желѣзной дороги и представленіе по сему предмету Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія отклонилъ [1]).

Останавливаясь на вопросѣ о томъ, въ какой мѣрѣ приведенныя соображенія, послужившія основаніемъ для отклоненія проекта постройки Балаковской дороги въ 1909 году, сохранили свое значеніе, Департаментъ нашелъ, что въ послѣдніе годы финансовые результаты эксплоатаціи Рязанско-Уральской желѣзной дороги существенно улучшились и въ зависимости отъ сего сократились также приплаты казны по гарантіи капиталовъ этого предпріятія. Ежегодный расходъ казны на означенныя приплаты, достигавшій, какъ указано выше, въ 1909 году 14,7 милл. р., уже въ 1911 году понизился до 652.000 р., а за 1912 и 1913 годы, вѣроятно, вовсе и не потребуется. Кромѣ того, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, сооруженіе Балаков-

---

[1]) См. стр. 76—79.

ской линіи должно повести къ уменьшенію, вслѣдствіе отвлеченія части грузовъ, доходности Рязанско-Уральской желѣзной дороги на совершенно незначительную, по сравненію съ общимъ итогомъ денежныхъ оборотовъ этого предпріятія, сумму въ 25.000 р., вслѣдствіе чего осуществленіе проектируемой дороги не можетъ само по себѣ оказать сколько нибудь замѣтное вліяніе на результаты эксплоатаціи Рязанско-Уральской желѣзной дороги, а слѣдовательно отразиться неблагопріятно на интересахъ казны.

Въ виду сего и принимая во вниманіе крупное экономическое значеніе, которое несомнѣнно будетъ имѣть Балаковская желѣзная дорога для прорѣзываемой ею хлѣбородной мѣстности, въ качествѣ пути, облегчающаго, съ одной стороны, сбытъ на Волгу продуктовъ мѣстнаго сельскаго хозяйства, а съ другой—снабженіе мѣстнаго населенія лѣсомъ и лѣсными матеріалами, Департаментъ не встрѣтилъ съ своей стороны препятствій къ образованію для постройки и эксплоатаціи названной дороги акціонернаго общества на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 23 Марта 1913 года.

О предоставленіи обществу Московско-Казанской желѣзной дороги постройки линіи Казань — Екатеринбургъ, съ вѣтвью на Ижевскій и Камско-Воткинскій заводы, и Нижній-Новгородъ—Котель-

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія возбудили ходатайство о предоставленіи обществу Московско-Казанской желѣзной дороги права на сооруженіе и эксплоатацію двухъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій нормальной колеи, общаго пользованія: одной—отъ станціи Казань названной дороги на востокъ до соединенія съ участкомъ Екатеринбургъ—Тюмень, Пермской желѣзной дороги, между станціями Екатеринбургъ II и Истокъ, и съ вѣтвью на Ижевскій и Камско-Воткинскій заводы, общимъ протяженіемъ около 911 верстъ, и другой—отъ города Нижняго-Новгорода

ничъ съ вѣтвью на городъ Яранскъ и съ мостами черезъ рѣки Волгу и Оку.

до соединенія съ Сѣверными желѣзными дорогами близъ станціи Котельничъ, съ вѣтвью отъ означенной линіи до города Яранска и съ желѣзнодорожными мостами черезъ рѣки Волгу и Оку близъ Нижняго-Новгорода, для соединенія линій общества Нижній-Новгородъ—Котельничъ и Нижній-Новгородъ—Тимирязево между собою, а также одной изъ этихъ линій съ казенною Московско-Нижегородскою желѣзною дорогою, общимъ протяженіемъ около 463 верстъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Статсъ-Секретари Коковцовъ и Рухловъ представили на уваженіе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта проектъ особаго дополненія къ Высочайше утвержденному 8 Января 1863 года уставу означеннаго общества. Согласно этому проекту, постройка обѣихъ названныхъ линій производится распоряженіемъ общества и за его счетъ на основаніи какъ уже произведенныхъ, такъ и имѣющихъ быть произведенными подъ наблюденіемъ Министерства Путей Сообщенія изысканій, а равно подлежащихъ утвержденію Министра Путей Сообщенія расцѣночныхъ вѣдомостей, техническихъ условій и исполнительныхъ проектовъ. Независимо отъ сего общество обязывается, во вторую очередь, по первому требованію Правительства, соорудить и эксплоатировать слѣдующія соединительныя линіи и вѣтви, всего протяженіемъ до 2.000 верстъ: Ильинскій Погостъ — Егорьевскъ, Кудьма-Велетьма, Шихраны—Цивильскъ, Шихраны—Буинскъ, Симбирскъ—Алатырь—Арзамасъ (Нижній-Новгородъ), Симбирскъ—Смышляевка или Рузаевка—Краснослободскъ—Темниковъ, Елатьма—Черусти, Моршанскъ — Шацкъ — Сасово — Темниковъ — Лукояновъ, Инза—Пенза, Нижній-Новгородъ—Ермолино, отъ одной изъ станцій линіи Арзамасъ—Шихраны на Мурашкино и Княгининъ, отъ одной изъ станцій линіи Нижній-Новгородъ—Котельничъ на Макарьевъ, отъ одной изъ станцій линіи Казань—Екатеринбургъ къ Уфѣ и отъ Яранска до одной изъ станцій линіи Казань—Екатеринбургъ и далѣе на Чистополь.

Упомянутыя линіи и вѣтви должны составить нераздѣльную часть всего предпріятія Московско-Казанской желѣзной дороги и вмѣстѣ съ нею перейти въ собственность казны какъ въ случаѣ выкупа предпріятія, такъ и по окончаніи срока концессіи, безъ права общества на особое за нихъ вознагражденіе. При этомъ срокъ выкупа, уже наступившій для существующихъ линій общества 1 Января 1905 года, отдаляется до 1 Января 1930 года, а срокъ концессіи на новыя линіи устанавливается одинаковый со срокомъ владѣнія общества всѣмъ предпріятіемъ—31 Декабря 1945 года.

Сооруженіе линій Казань — Екатеринбургъ и Нижній-Новгородъ—Котельничъ и примыкающихъ къ нимъ вѣтвей, а также мостовъ въ Нижнемъ-Новгородѣ черезъ Волгу и Оку, должно быть закончено въ четыре года со дня Высочайшаго утвержденія настоящаго дополненія къ уставу общества. Строительная стоимость сооруженія названныхъ линій и вѣтвей, со всѣми мостами, подвижнымъ составомъ и прочими устройствами, исчисляется въ суммѣ около 110.000.000 р. Капиталъ линій образовывается путемъ выпуска гарантированныхъ Правительствомъ $4^1/_2$ % облигацій. Въ случаѣ, еслибы при сооруженіи линій, вѣтвей и мостовъ первой очереди былъ допущенъ перерасходъ противъ указанной выше строительной ихъ стоимости (110.000.000 р.), общество обязано на всю сумму перерасхода выпустить гарантированныя Правительствомъ облигаціи, но съ тѣмъ, что платежъ процентовъ и погашенія по симъ облигаціямъ относится на дивидендъ акціонеровъ.

Принимая затѣмъ во вниманіе, что, по произведеннымъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ подсчетамъ, съ проведеніемъ упомянутыхъ линій доходность всего предпріятія Московско-Казанской желѣзной дороги должна значительно возрасти, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признавали соотвѣтственнымъ измѣнить предусмотрѣнный уставомъ обще-

ства названной дороги порядокъ распредѣленія чистыхъ прибылей предпріятія въ смыслѣ значительнаго увеличенія доли участія казны въ этихъ прибыляхъ.

Равнымъ образомъ измѣняется въ выгодную для казны сторону постановленіе дѣйствующаго устава общества относительно выплаты выкупного вознагражденія, причемъ Правительству предоставляется, по своему усмотрѣнію, уплатить указанное вознагражденіе не только въ формѣ ежегодной, по срокъ концессіи, ренты, какъ то требовалось уставомъ, но и единовременно.

Обсудивъ изложенное, Департаментъ нашелъ, что проектируемыя желѣзнодорожныя линіи Казань—Екатеринбургъ и Нижній-Новгородъ — Котельничъ имѣютъ своею задачею обслужить весьма обширную область, расположенную къ сѣверу отъ средняго теченія Волги, въ бассейнѣ рѣкъ Камы и Вятки, и до послѣдняго времени совершенно лишенную желѣзнодорожныхъ сообщеній. Къ первой изъ означенныхъ дорогъ, пролегающей по Пермской, Вятской и Казанской губерніямъ, будутъ тяготѣть обширные земледѣльческіе районы, съ немалымъ запасомъ неиспользованныхъ еще земельныхъ угодій, пригодныхъ для дальнѣйшаго заселенія; кромѣ того въ восточной своей части, въ предѣлахъ Приуралья, дорога эта будетъ имѣть также и серьезное значеніе для горной промышленности. Линія же Нижній-Новгородъ—Котельничъ, проходя почти на всемъ своемъ протяженіи по лѣснымъ пространствамъ, несомнѣнно окажетъ значительное содѣйствіе развитію тамъ лѣсныхъ промысловъ и разныхъ производствъ по обработкѣ дерева, издавна составляющихъ если не главное, то во всякомъ случаѣ весьма важное подсобное занятіе мѣстнаго населенія. Такимъ образомъ, природныя богатства Сѣвернаго Заволжья и Прикамскаго края и насущные интересы многочисленнаго населенія, которое въ районѣ обѣихъ проектируемыхъ линій опредѣляется въ количествѣ до 4 милл. человѣкъ, вполнѣ

оправдываютъ сооруженіе означенныхъ линій съ точки зрѣнія не только мѣстныхъ, но и общегосударственныхъ потребностей. Государственное значеніе этихъ новыхъ путей сообщенія усугубляется еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что ими значительно сокращаются разстоянія между Москвою, центральною и западною Россіею, съ одной стороны, и сѣверною Россіею, Ураломъ и Сибирью—съ другой. По подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, линія Казань—Екатеринбургъ сократитъ пробѣгъ транзитныхъ грузовъ въ сообщеніи центральной Россіи съ среднимъ Ураломъ на 223 версты, съ Сибирью за Омскомъ—на 203 версты, въ сообщеніяхъ Сибири и средняго Урала съ югомъ Россіи черезъ Пензу—на 146 верстъ, линія же Нижній-Новгородъ—Котельничъ уменьшитъ разстояніе между Нижнимъ-Новгородомъ и Пермью—на 713 верстъ, значительно сблизивъ такимъ образомъ названный крупный торговый центръ со всѣмъ сѣвернымъ Ураломъ.

Что касается финансовыхъ результатовъ сооруженія означенныхъ линій, то Департаментъ замѣтилъ, что, по исчисленіямъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, чистый доходъ отъ обѣихъ линій возможно ожидать въ суммѣ 5.739.000 р. Полагая, затѣмъ, что для полученія указаннаго выше строительнаго капитала въ 110.000.000 р. дѣйствительныхъ обществомъ будутъ реализованы $4^1/_2$% гарантированныя Правительствомъ облигаціи по курсу въ 94% и съ погашеніемъ въ 60 лѣтъ, оказывается, что, при срокѣ сооруженія линій въ 4 года, облигацій потребуется выпустить на сумму 134.770.000 р. нарицательныхъ, причемъ ежегодный платежъ процентовъ и погашенія по этимъ облигаціямъ составитъ кругло 6.530.000 р. Въ такомъ случаѣ чистый доходъ линій, въ суммѣ 5.739.000 р., окажется недостаточнымъ для покрытія полностью платежей по облигаціямъ, причемъ приплата казны по гарантіи составитъ около 800.000 р. Но такъ какъ, согласно подсчетамъ той же

комиссіи, сооруженіе новыхъ линій можетъ дать старымъ линіямъ общества Московско-Казанской желѣзной дороги дополнительную прибыль въ суммѣ до 2.157.000 р., то слѣдуетъ придти къ выводу, что общество не только покроетъ этою прибылью указанную выше недостачу чистаго дохода на платежи по облигаціямъ, но получитъ еще и избытокъ чистой прибыли, въ размѣрѣ около 1.360.000 р. Что касается затѣмъ того соображенія, что проведеніе предположенныхъ новыхъ линій можетъ причинить сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отвлеченіемъ отъ нея грузовъ, нѣкоторый убытокъ, исчисляемый въ представленіи по настоящему дѣлу приблизительно въ 876.000 р., то въ семъ отношеніи нельзя не принять во вниманіе, что по финансовымъ условіямъ сооруженія и эксплоатаціи упомянутыхъ линій участіе казны въ дополнительномъ доходѣ общества выразится въ размѣрѣ 76% этого дохода, т. е. въ суммѣ 1.030.000 р. Такимъ образомъ, казнѣ не только будетъ возмѣщенъ означенный убытокъ, но она получитъ еще излишекъ чистаго дохода въ суммѣ, приблизительно, 150.000 р. Въ виду изложеннаго Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ предоставленію обществу Московско-Казанской желѣзной дороги испрашиваемой концессіи на сооруженіе и эксплоатацію линій Казань—Екатеринбургъ и Нижній-Новгородъ—Котельничъ.

Имѣя затѣмъ въ виду, что предоставленіе названному обществу упомянутой концессіи сопряжено съ отказомъ Правительства отъ выкупа нынѣ же всего предпріятія общества въ казну и съ отдаленіемъ срока этого выкупа до 1 Января 1930 года, Департаментъ не могъ не остановиться на вопросѣ о томъ, насколько въ настоящее время представлялось бы вообще соотвѣтственнымъ выкупить въ казну означенное предпріятіе. Въ этомъ отношеніи Департаментъ принялъ во вниманіе, что на основаніи дѣйствующаго устава общества Московско-Казанской желѣзной дороги Правительство, въ случаѣ выкупа нынѣ въ казну пред-

пріятія названнаго общества, было бы обязано выплачивать ему ежегодно, до 31 Декабря 1945 года, исчисленную по доходности предпріятія за 1884—1890 годы ренту, которая выразилась бы въ суммѣ 3.528.000 р. Въ случаѣ же расширенія предпріятія общества, съ отсрочкою выкупа до 1 Января 1930 года, означенная рента можетъ, по произведеннымъ подсчетамъ, составить 4.420.000 р. Но эта послѣдняя рента подлежитъ уплатѣ въ теченіе лишь 16 лѣтъ, до 31 Декабря 1945 года, между тѣмъ какъ ренту въ указанномъ выше пониженномъ размѣрѣ пришлось бы уплачивать въ теченіе 33 лѣтъ. Притомъ, съ переходомъ предпріятія общества нынѣ же въ казну, сооруженіе вновь проектируемыхъ линій пришлось бы либо принять на казенный счетъ, что, при значительномъ количествѣ всякихъ другихъ предъявляемыхъ государственному казначейству въ настоящее время требованій, едва ли оказалось бы возможнымъ, либо образовать для этой цѣли новыя акціонерныя общества, что по условіямъ расположенія означенныхъ линій между казенными желѣзными дорогами представило бы существенныя затрудненія, не говоря уже о необходимости уплатить этимъ новымъ обществамъ, въ случаѣ выкупа у нихъ предпріятія казною, соотвѣтствующее вознагражденіе, исчисляемое въ видѣ ежегодной ренты въ 1.704.000 р. въ теченіе 61 года. Такимъ образомъ, Департаментъ не могъ не признать, что выкупъ нынѣ же въ казну предпріятія общества Московско-Казанской желѣзной дороги не представляетъ для государственнаго казначейства дѣйствительной выгоды, въ интересахъ же скорѣйшаго сооруженія весьма важныхъ для экономической жизни сѣверо-востока Европейской Россіи новыхъ путей сообщенія является предпочтительнымъ допустить отсрочку означеннаго выкупа одновременно съ расширеніемъ предпріятія названнаго общества.

Намѣченное расширеніе этого предпріятія представлялось тѣмъ болѣе желательнымъ, что общество

Московско-Казанской желѣзной дороги изъявило готовность, помимо сооруженія проектированныхъ въ первую очередь линій Казань—Екатеринбургъ и Нижній - Новгородъ — Котельничъ, построить еще цѣлую сѣть другихъ желѣзныхъ дорогъ и вѣтвей, которыя обязательно должны быть осуществлены обществомъ, по первому требованію о семъ Правительства. Означенныя дороги и вѣтви, общимъ протяженіемъ до 2.000 верстъ, суть слѣдующія:

Наименованіе дорогъ и вѣтвей.	Губерніи, обслуживаемыя ими.
1) Ильинскій Погостъ—Егорьевскъ .	Московская и Рязанская.
2) Кудьма-Велетьма	Нижегородская.
3) Шихраны—Цивильскъ	Казанская.
4) Шихраны—Буинскъ	Симбирская.
5) Симбирскъ—Алатырь-Арзамасъ .	Симбирская и Нижегородская.
6) Симбирскъ-Смышляевка-Краснослободскъ-Темниковъ	Симбирская и Тамбовская.
7) Елатьма-Черусти	Тамбовская и Владимірская.
8) Моршанскъ-Шацкъ-Сасово-Темниковъ-Лукояновъ	Тамбовская и Нижегородская.
9) Инза-Пенза	Пензенская и Симбирская.
10) Нижній-Новгородъ—Ермолино .	Нижегородская и Владимірская.
11) Арзамасъ-Шихраны на Княгининъ	Нижегородская.
12) Нижній - Новгородъ — Котельничъ на Макарьевъ	Нижегородская.
13) Казань—Екатеринбургъ къ Уфѣ .	Уфимская.
14) Яранскъ—Чистополь	Вятская и Казанская.

Существующее положеніе названныхъ губерній въ отношеніи ихъ оборудованія желѣзными дорогами, а равно размѣщеніе новыхъ дорогъ и вѣтвей, показаны въ слѣдующей таблицѣ:

Наименованіе губерній.	Площадь губерній, въ 100 кв. верстъ	Населеніе губерній, въ 1.000 жителей.	Протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ губерніи, въ верстахъ.	На 1.000 жителей приходится верстъ.
Рязанская	368	2.307	927	4,0
Нижегородская	450	1.977	347	1,75
Казанская	560	2.652	151	0,6
Симбирская	435	1.903	655	3,45
Тамбовская	585	3.375	2.250	6,66
Владимірская	428	1.872	863	4,61
Пензенская	341	1.778	707	4,0
Уфимская	1.072	2.836	347	2,03
Вятская	1.350	3.684	646	1,75
Всего . . .	5.589	22.382	6.893	3,08
А послѣ сооруженія новыхъ линій и вѣтвей . . .	—	—	8.893	3,95

Расширеніе рельсовой сѣти въ этихъ промышленныхъ губерніяхъ представляется, по мнѣнію Департамента, потребностью совершенно неотложною. Тогда какъ въ 50 губерніяхъ Европейской Россіи въ 1910 году общее протяженіе желѣзныхъ дорогъ составляло 46.525 верстъ, или, при населеніи въ 115.500.000 человѣкъ, 4 версты на 10.000 жителей, въ названныхъ выше губерніяхъ было всего 6.893 версты желѣзныхъ дорогъ, при населеніи въ 22.382.000 человѣкъ, т. е. всего 3,08 верстъ на 10.000 жителей. Это отношеніе является, однако, результатомъ лишь того обстоятельства, что

въ числѣ поименованныхъ губерній находится Тамбовская, въ которой при населеніи въ 3.375.000 человѣкъ имѣется 2.250 верстъ желѣзныхъ дорогъ. Если же выдѣлить эту губернію, то въ остальныхъ восьми, съ населеніемъ въ 19.007.000 человѣкъ, оказывается всего 4.643 версты желѣзныхъ дорогъ, или 2,45 версты на 10.000 жителей. Такой недостатокъ желѣзнодорожныхъ сообщеній крайне вредно отзывается на промышленномъ развитіи этихъ губерній, обладающихъ всѣми данными для такого развитія въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. Сооруженіе въ указанномъ районѣ 2.000 верстъ рельсовыхъ путей доведетъ общее протяженіе послѣднихъ до 8.893 верстъ или до 3,95 верстъ на 10.000 жителей, т. е. увеличитъ это протяженіе на 0,87 верстъ на каждый десятокъ тысячъ жителей.

Въ виду всего изложеннаго Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ одобренію представленнаго Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія проекта дополненія къ уставу общества Московско-Казанской желѣзной дороги.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 14 Мая 1913 года.

О предоставленіи обществу Либаво-Газенпотскаго узкоколейнаго подъѣздного пути сооруженія линій отъ станціи Газенпотъ до города Гольдингена и мѣстечка Фрауэнбурга.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія возбудили ходатайство о разрѣшеніи обществу Либаво-Газенпотскаго узкоколейнаго подъѣздного пути соорудить и эксплоатировать двѣ линіи, проектированныя отъ станціи Газенпотъ: одна—до города Гольдингена, а другая—до мѣстечка Фрауэнбурга. Означенныя желѣзныя дороги общество обязывается соорудить за свой счетъ, безъ всякихъ пособій отъ Правительства.

Общее протяженіе желѣзной дороги Газенпотъ—Гольдингенъ составляетъ около 38 верстъ, а дороги Газенпотъ—Фрауэнбургъ—около 56 верстъ. Обѣ вновь сооружаемыя линіи составляютъ нераздѣльную часть Либаво - Газенпотскаго узкоколейнаго подъѣздного пути и вмѣстѣ съ нимъ должны перейти въ соб-

ственность казны, какъ въ случаѣ выкупа, такъ и по окончаніи срока владѣнія обществомъ означеннымъ подъѣзднымъ путемъ. Строительная стоимость этихъ линій опредѣляется въ 2.202.000 р. изъ коихъ 166.670 р. предположено, однако, израсходовать на усиленіе Либаво-Газенпотскаго подъѣздного пути. Для образованія строительнаго капитала предпріятія предполагается произвести дополнительный выпускъ акцій общества Либаво-Газенпотскаго подъѣздного пути, а также 5% облигацій того же общества на такую нарицательную сумму, которая, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечила бы средства, необходимыя на покрытіе всѣхъ вызываемыхъ расширеніемъ предпріятія общества расходовъ, съ тѣмъ, чтобы общая сумма акцій, какъ первоначальнаго, такъ и дополнительнаго выпусковъ, составляла не менѣе $^1/_{10}$ части всего основного капитала предпріятія. Если опредѣленный на указанныхъ основаніяхъ строительный капиталъ оказался бы недостаточнымъ для сооруженія новыхъ и для усиленія существующей линій общества, то это послѣднее обязано было на всю недостающую сумму выпустить негарантированныя Правительствомъ акціи.

Приступивъ къ обсужденію приведенныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что намѣченные къ постройкѣ подъѣздные пути, соединяя довольно густо населенныя мѣстности, въ коихъ сельскохозяйственная культура достигла высокой степени развитія, съ такимъ крупнымъ торговымъ портомъ, какъ Либава, несомнѣнно доставятъ весьма существенныя выгоды всему прилегающему къ этимъ путямъ району. Въ виду сего, придавая означеннымъ желѣзнодорожнымъ линіямъ немаловажное экономическое значеніе и принимая во вниманіе, что постройку ихъ предполагается произвести безъ всякихъ со стороны казны пособій и безъ правительственной гарантіи выпускаемыхъ для сооруженія ихъ капиталовъ, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ предоставленію обществу

Либаво-Газенпотскаго узкоколейнаго подъѣздного пути права сооруженія и эксплоатаціи линій Газенпотъ—Гольдингенъ и Газенпотъ—Фрауэнбургъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 29 Мая 1913 года.

Объ образованіи общества Крымской желѣзной дороги.

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 20 Іюня 1911 года, устава общества Крымской желѣзной дороги, потомственному почетному гражданину Ушкову предоставлено было право образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи, въ предѣлахъ Таврической губерніи, желѣзнодорожной линіи нормальной колеи, общаго пользованія, отъ города Севастополя до города Алушты, съ вѣтвью къ городу Балаклавѣ, а также подъѣздныхъ путей къ городу Ялтѣ и селеніямъ Алупкѣ и Симеизу, протяженіемъ около 121 версты. Согласно этому уставу, обществу предоставлялось право выпустить, для реализаціи основного капитала, негарантированныя Правительствомъ акціи на сумму 5.902.000 р. нарицательныхъ и 5% облигаціи на сумму не свыше 29.510.000 р. нарицательныхъ, причемъ признаніе общества состоявшимся обусловливалось внесеніемъ учредителемъ въ избранныя имъ, съ одобренія Министра Финансовъ, кредитныя установленія, не позднѣе 1 Апрѣля 1912 года, половины акціонернаго капитала. Между тѣмъ въ Мартѣ мѣсяцѣ 1912 года Ушковъ вошелъ въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ объ отдаленіи означеннаго срока на шесть мѣсяцевъ, въ виду встрѣтившихся затрудненій по реализаціи на денежномъ рынкѣ необходимыхъ для финансированія предпріятія капиталовъ. По разсмотрѣніи этого ходатайства въ Совѣтѣ Министровъ Статсъ-Секретари Коковцовъ и Рухловъ вошли съ соотвѣтственнымъ представленіемъ во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта. Департаментъ, съ своей стороны, принявъ во вниманіе, что предусмотрѣнные

въ уставѣ сроки реализаціи основного капитала предпріятія Крымской желѣзной дороги являются предѣльными и что предприниматель Ушковъ не представилъ никакихъ данныхъ, убѣждающихъ въ томъ, что, въ случаѣ дарованія ему просимой льготы, реализація основного капитала предпріятія окажется обезпеченною, не нашелъ возможнымъ изъявить согласіе на предоставленіе названному лицу означенной льготы и положилъ представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія объ отдаленіи срока взноса 50% акціонернаго капитала общества Крымской желѣзной дороги отклонить. Вслѣдъ за послѣдовавшею, такимъ образомъ, утратою Ушковымъ права на образованіе разрѣшеннаго ему общества Крымской желѣзной дороги въ Министерство Финансовъ поступили новыя ходатайства съ одной стороны того же Ушкова, а съ другой—предпринимателей Кандаурова и Чаева о разрѣшеніи имъ концессіи на сооруженіе желѣзной дороги для соединенія южнаго берега Крыма съ общею рельсовою сѣтью, при условіи правительственной гарантіи облигаціоннаго капитала предпріятія. При этомъ Кандауровъ и Чаевъ проектировали построить означенную дорогу въ направленіи отъ Бахчисарая до Ялты, съ вѣтвями на Алушту и Симеизъ до Ляспи, а Ушковъ предполагалъ соорудить дорогу въ направленіи отъ Севастополя, черезъ Ялту до Алушты.

По обсужденіи въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ обоихъ упомянутыхъ проектовъ, Совѣтъ Министровъ, признавъ, что побережная линія отъ Севастополя до Алушты болѣе полно и цѣлесообразно удовлетворитъ потребности Крыма, предоставилъ Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія внести во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта представленіе о разрѣшеніи вновь Ушкову права образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги общаго пользованія, нормальной колеи, отъ города Севастополя черезъ Ялту до

Алушты, съ предоставленіемъ облигаціонной части капитала правительственной гарантіи.

Обратившись къ подробному разсмотрѣнію означеннаго предположенія, Департаментъ находилъ, что проектъ Ушкова о постройкѣ желѣзной дороги отъ Севастополя до Алушты обслуживаетъ наибольшую полосу южнаго берега Крыма и даетъ непосредственное соединеніе этого берега съ Севастополемъ, о чемъ неизмѣнно ходатайствовали и представители названнаго города и Таврическое губернское земство, которое находило, что направленіе, избранное Ушковымъ, представляется вполнѣ цѣлесообразнымъ для надлежащаго развитія курортной жизни Крыма и допускаетъ возможность въ будущемъ продолжить линію на Симферополь и Евпаторію. Отдать предпочтеніе проекту Ушкова побудили Департаментъ также и сдѣланныя въ его средѣ указанія на весьма существенные техническіе недостатки проекта Кандаурова и Чаева, въ особенности при подходѣ линіи къ Ялтѣ, гдѣ она съ горнаго кряжа спускается къ морю вдоль крутого склона, причемъ станція «Ялта», тѣмъ не менѣе, намѣчается на высотѣ 213 саженей надъ городомъ, что приведетъ къ необходимости сооруженія подъѣздного къ вокзалу шоссе въ нѣсколько верстъ.

Останавливаясь, по изложеннымъ соображеніямъ, на выборѣ направленія Крымской желѣзной дороги по проекту Ушкова и переходя къ разсмотрѣнію представленнаго на его одобреніе устава названной дороги, Департаментъ замѣтилъ, что согласно этому уставу постройка дороги, протяженіемъ около 114 верстъ, должна производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія образовывается путемъ выпуска акцій на сумму 3.000.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая по реализаціи равнялась бы вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ строительной стоимости дороги. Обществу предположено даровать правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше 4% по облигаціон-

ному займу и рядъ другихъ, предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, льготъ.

По мнѣнію Департамента, предоставленіе облигаціямъ проектируемаго общества Крымской желѣзной дороги правительственной гарантіи и уменьшеніе акціонернаго его капитала съ 5.902.000 р., въ каковой суммѣ капиталъ этотъ былъ опредѣленъ по уставу, Высочайше утвержденному 20 Іюня 1911 года, до 3.000.000 р. въ значительной мѣрѣ облегчатъ финансированіе этого предпріятія. Полагая, поэтому, что при указанныхъ условіяхъ осуществленіе Крымской желѣзной дороги является вполнѣ вѣроятнымъ, Департаментъ не могъ вмѣстѣ съ тѣмъ не замѣтить, что присвоеніе облигаціямъ общества Крымской желѣзной дороги правительственной гарантіи, оправдываясь важнымъ значеніемъ предполагаемой рельсовой линіи, къ тому же и не угрожаетъ государственному казначейству сколько нибудь значительными пожертвованіями. Дѣйствительно, финансовые результаты эксплоатаціи названной дороги, насколько они выясняются изъ подсчетовъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, представляются довольно благопріятными: чистый доходъ предпріятія, исчисленный въ 1.573.095 р., при строительной стоимости Крымской дороги по исполнительному проекту Ушкова въ 27.227.000 р., окажется, въ случаѣ примѣненія пропорціональнаго дѣленія этого дохода между акціями и облигаціями, не только почти достаточнымъ для покрытія обязательныхъ платежей по облигаціонному капиталу общества (отъ казны потребуется лишь весьма незначительная приплата по гарантіи, въ размѣрѣ 21.185 р.), но и обезпечитъ прибыль на акціонерный капиталъ въ суммѣ 136.768 р.

Въ виду этого Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ одобренію предположеній Министровъ

Финансовъ и Путей Сообщенія по настоящему дѣлу съ незначительными лишь измѣненіями.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по сему предмету Высочайше утверждено 6 Іюня 1913 года.

Объ образованіи общества Кулундинской желѣзной дороги.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія возбудили ходатайство о разрѣшеніи дѣйствительному статскому совѣтнику Ѳедорову образовать акціонерное общество Кулундинской желѣзной дороги для постройки и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Татарская, Сибирской желѣзной дороги, до села Славгорода, Барнаульскаго уѣзда, Томской губерніи. Согласно проекту устава общества названной дороги, сооруженіе ея, общимъ протяженіемъ около 296 верстъ, производится распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 1.321.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, по реализаціи, равнялась бы, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, строительной стоимости дороги, исчисленной на основаніи подлежащей утвержденію Министра Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости. Обществу предположено даровать правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% по облигаціонному займу и рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ льготъ, въ томъ числѣ пропорціональное распредѣленіе чистаго дохода предпріятія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами и начисленіе 3% на акціи со дня признанія общества состоявшимся до открытія на дорогѣ правильнаго движенія.

По поводу приведенныхъ предположеній Департаментъ замѣтилъ, что проектируемая желѣзная дорога получитъ весьма крупное экономическое значеніе благодаря тому, что она будетъ пересѣкать Барабинскую

и Кулундинскую степи, представляющія собою мѣстность, по почвеннымъ и климатическимъ условіямъ весьма удобную для веденія сельскаго хозяйства. Благодаря этому за послѣдніе годы туда усиленно стало направляться переселенческое движеніе. Насколько быстро пошло экономическое развитіе этого района, еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ почти безлюднаго, можно судить по тому, что здѣсь успѣлъ уже образоваться довольно крупный центръ—село Славгородъ, въ которомъ торговые обороты достигаютъ 6.000.000 р. въ годъ и въ которомъ имѣется благоустроенная бойня, ветеринарный пунктъ, электрическое освѣщеніе, школа и проч. Судя по быстрому экономическому подъему названной мѣстности и по повсемѣстно наблюдающемуся стремленію переселенцевъ къ переходу на болѣе усовершенствованные способы землепользованія, можно ожидать еще дальнѣйшаго, весьма значительнаго развитія этого края. Но достигнутые при затратѣ крупныхъ средствъ благопріятные результаты могутъ быть подорваны и даже утрачены, если этотъ вновь заселенный районъ не будетъ связанъ рельсовымъ путемъ съ крупными рынками сбыта, куда бы можно было направлять продукты мѣстнаго сельско-хозяйственнаго производства. Вмѣстѣ съ тѣмъ проведеніе такой линіи будетъ имѣть послѣдствіемъ повышеніе доходности казенной желѣзнодорожной сѣти, причемъ увеличеніе этой доходности въ отношеніи одной лишь Сибирской желѣзной дороги, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, выразится въ суммѣ около 366.000 р. въ годъ, при ежегодныхъ приплатахъ казны по гарантіи облигаціоннаго капитала предпріятія всего лишь въ размѣрѣ 42.000 р.

На основаніи приведенныхъ соображеній, признавая скорѣйшее сооруженіе Кулундинской желѣзной дороги весьма желательнымъ и выгоднымъ, какъ съ точки зрѣнія интересовъ обслуживаемаго этою дорогою края, такъ и для государственнаго казначейства,

Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ образованію для постройки и эксплоатаціи означенной дороги акціонернаго общества на предположенныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 6 Іюня 1913 года.

Объ образованіи общества Рижскаго Приморскаго электрическаго подъѣздного пути.

Потомственный почетный гражданинъ Эргардтъ и коммерціи совѣтникъ Фогельзангъ возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи электрическаго подъѣздного пути нормальной колеи, общаго пользованія, отъ города Риги до поселка Ассернъ, Рижскаго уѣзда, Лифляндской губерніи.

Согласно проекту устава названнаго общества, представленнаго Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія во Второй Департаменъ, постройка означеннаго подъѣздного пути, протяженіемъ около 27 верстъ, должна производиться распоряженіемъ общества и за его счетъ. Обществу предоставляется: а) безвозмездно пользоваться обочинами и обрѣзами шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ и земельными отчужденіями при пересѣченіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; б) продавать въ районѣ линіи излишки электрической энергіи частнымъ лицамъ и учрежденіямъ для промышленныхъ цѣлей и для освѣщенія, и в) пропускать, по соглашенію съ обществомъ Рижскихъ городскихъ трамваевъ, подвижной составъ по линіямъ городского трамвая на основаніи особыхъ правилъ. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 1.263.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечила бы образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ предпріятія, причемъ ни акціонерному, ни облигаціонному капиталамъ общества не присваивается пра-

вительственной гарантіи. Обществу предоставляются нѣкоторыя льготы, предусмотрѣнныя Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что расположенныя въ пятнадцати верстахъ отъ города Риги на берегу Рижскаго залива семь крупныхъ дачныхъ мѣстъ: Булленъ, Бильдерлингсгофъ, Эдинбургъ, Маіоренгофъ, Дуббельнъ, Карлсбадъ и Ассернъ, благодаря прекраснымъ климатическимъ условіямъ и удобному купанію въ морѣ, издавна уже пользуются заслуженною въ Россіи извѣстностью, вслѣдствіе чего число лицъ, пріѣзжающихъ для лѣтняго отдыха на Рижское взморье, увеличивается изъ года въ годъ. Въ настоящее время количество такихъ лицъ составляетъ уже около 40.000 человѣкъ. Кромѣ того, означенная мѣстность начинаетъ пріобрѣтать и значеніе зимней климатической станціи, благодаря чему тамъ возникаютъ многія здравницы и лечебныя мѣста, открытыя круглый годъ. Между тѣмъ, служащая въ настоящее время путемъ сообщенія между городомъ Ригою и взморьемъ Туккумская вѣтвь, Риго-Орловской желѣзной дороги, предназначенная одновременно и для товарнаго и пассажирскаго сообщенія дальняго слѣдованія, при современномъ ея оборудованіи, не можетъ удовлетворять возрастающимъ потребностямъ дачнаго и пригороднаго движенія.

При такихъ обстоятельствахъ сооруженіе проектируемаго подъѣздного пути трамвайнаго типа, спеціально предназначеннаго для обслуживанія нуждъ Рижскаго взморья, представляется съ точки зрѣнія какъ пріѣзжающихъ туда на лѣтніе мѣсяцы дачниковъ, такъ и коренныхъ жителей этой мѣстности, весьма желательнымъ. Нельзя не имѣть въ виду и того обстоятельства, что улучшеніе средствъ сооб-

щенія между городомъ Ригою и взморьемъ дастъ городскимъ обывателямъ возможность проживать за городомъ круглый годъ, пользуясь всѣми цѣлебными преимуществами жизни на лонѣ природы. Вмѣстѣ съ тѣмъ проектируемая дорога, безъ сомнѣнія, понизитъ стоимость разныхъ предметовъ потребленія въ приморскихъ дачныхъ мѣстностяхъ, такъ какъ явится дешевымъ средствомъ сообщенія между ними и такимъ торгово-промышленнымъ центромъ, какъ городъ Рига.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что сооруженіе намѣченнаго подъѣздного пути предполагается произвести безъ всякихъ со стороны казны пособій и безъ правительственной гарантіи выпускаемыхъ для его постройки капиталовъ, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ образованію акціонернаго общества Рижскаго Приморскаго электрическаго подъѣздного пути на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 12 Іюля 1913 года.

О предоставленіи обществу Лодзинскихъ электрическихъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ) сооруженія и эксплоатаціи линій: Згержъ — Озорковъ, Пабіянице — Здуньска Воля, Лодзь — Бржезины — Колюшки и Руда—Петроковъ.

Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи образованному на основаніи Высочайше утвержденнаго, 27 Марта 1907 года, устава обществу Лодзинскихъ узкоколейныхъ электрическихъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ) соорудить и эксплоатировать сѣть новыхъ подъѣздныхъ путей общимъ протяженіемъ около 113,25 верстъ, а именно: Згержъ—Озорковъ (15,75 верстъ), Пабіянице—Здуньска Воля (32 версты), Лодзь—Бржезины—Колюшки (28 верстъ) и Руда—Петроковъ (37,5 верстъ). Названныя линіи общество обязывается соорудить за свой счетъ, безъ всякихъ пособій отъ казны и безъ права принудительнаго отчужденія частновладѣльческихъ земель. При этомъ, однако, обществу разрѣшается безвозмездное пользованіе обочинами и обрѣзами шоссейныхъ и

грунтовыхъ дорогъ общаго пользованія, а равно земельными отчужденіями при пересѣченіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Ширина колеи сооружаемыхъ подъѣздныхъ путей устанавливается въ одинъ метръ (0,469 сажени), тяга должна примѣняться электрическая на всѣхъ линіяхъ, за исключеніемъ линіи Руда—Петроковъ и участка Бржезины—Колюшки, гдѣ разрѣшается примѣненіе паровыхъ двигателей. Срокъ владѣнія общества вновь сооружаемыми линіями устанавливается въ шестьдесятъ лѣтъ, право же выкупа ихъ наступаетъ по прошествіи двадцати лѣтъ со дня открытія на линіяхъ правильнаго движенія. Строительная стоимость вновь сооружаемыхъ путей опредѣляется въ суммѣ около 5.300.000 р., изъ коихъ около 1.335.000 р. предназначается на сооруженіе центральной электрической станціи. Строительный капиталъ новыхъ линій образовывается посредствомъ выпуска негарантированныхъ Правительствомъ акцій и 5% облигацій въ отношеніи первыхъ ко вторымъ, какъ 1 : 7, на такую нарицательную сумму, которая обезпечила бы средства, необходимыя на покрытіе всѣхъ вызываемыхъ означенными сооруженіями расходовъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что намѣченные къ постройкѣ подъѣздные пути, соединяя рядъ весьма густо населенныхъ мѣстностей, въ коихъ фабрично-заводская промышленность и сельское хозяйство достигли высокой степени развитія, съ такимъ крупнымъ торгово-промышленнымъ городомъ, какъ Лодзь, несомнѣнно доставятъ весьма существенныя выгоды прилегающему къ этимъ путямъ району. Въ виду сего, придавая означеннымъ желѣзнодорожнымъ линіямъ важное экономическое значеніе и принимая во вниманіе, что постройку ихъ предполагается произвести безъ всякихъ со стороны казны пособій и безъ правительственной гарантіи выпускаемыхъ для сооруженія ихъ капиталовъ, Департаментъ не встрѣ-

тилъ препятствій къ предоставленію обществу Лодзинскихъ узкоколейныхъ электрическихъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ) права сооруженія и эксплоатаціи линій Згержъ—Озорковъ, Пабіяница—Здуньска Воля, Лодзь—Бржезины—Колюшки и Руда—Петроковъ.

Руководствуясь вышеизложеннымъ, Департаментъ одобрилъ предположенія по сему предмету Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, внеся въ нихъ лишь нѣкоторыя незначительныя измѣненія.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 12 Іюля 1913 года.

О предоставленіи обществу Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги сооруженія новыхъ линій и объ обращеніи подъѣздного пути частнаго пользованія Чинъ-Абадъ—Андижанъ въ путь общаго пользованія.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ съ ходатайствомъ: 1) о переименованіи общества Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги въ общество Ферганской желѣзной дороги и о разрѣшеніи сему обществу постройки и эксплоатаціи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій общаго пользованія: а) отъ города Намангана, черезъ городъ Андижанъ, до селенія Джалалъ-Абадъ, Андижанскаго уѣзда, б) отъ города Андижана до селенія Коканъ-Кишлакъ, Андижанскаго уѣзда, и в) соединительной вѣтви у города Андижана, и 2) о предоставленіи дворянину Богданову-Матвѣеву и инженеръ-механику Устинову права обратить сооруженный ими, за собственный счетъ, подъѣздной путь частнаго пользованія отъ селенія Чинъ-Абадъ, Андижанскаго уѣзда, до станціи Андижанъ, Средне-Азіатской желѣзной дороги, въ путь общаго пользованія, съ разрѣшеніемъ имъ эксплоатаціи названнаго пути.

Согласно проекту дополненія къ Высочайше утвержденному 13 Апрѣля 1910 года уставу общества Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги, предполагаемыя линіи и соединительная вѣтвь должны быть построены въ одинъ путь нормальной колеи. Протяженіе ихъ опредѣляется: Наманганъ—Джалалъ—Абадской линіи около 162 верстъ, Андижанъ—

Коканъ—Кишлакской линіи около 19 верстъ и соединительной вѣтви у города Андижана около 3 верстъ. Постройку означенныхъ желѣзнодорожныхъ путей предполагается произвести распоряженіемъ общества и за его счетъ. Вновь проектируемыя линіи составляютъ нераздѣльную принадлежность Ферганской желѣзной дороги и вмѣстѣ съ нею переходятъ въ собственность казны какъ въ случаѣ выкупа, такъ и по окончаніи концессіи. Строительная стоимость линій, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ, а также съ расходами по производству изысканій, исчисляется въ суммѣ около 11.000.000 р. дѣйствительныхъ. Для образованія строительнаго капитала обществу разрѣшается выпустить акціи и облигаціи, съ предоставленіемъ симъ послѣднимъ правительственной гарантіи въ размѣрѣ не свыше $4^1/_2\%$. Акціи должны быть выпущены на такую сумму, которая, вмѣстѣ съ реализованнымъ обществомъ акціонернымъ капиталомъ, составитъ не менѣе $^1/_{10}$ части всего основного капитала, какъ выпущеннаго уже обществомъ, такъ и подлежащаго выпуску для образованія строительнаго капитала проектируемыхъ линій.

Что касается условій обращенія принадлежащаго дворянину Богданову-Матвѣеву и инженеру Устинову подъѣздного пути Чинъ-Абадъ—Андижанъ, протяженіемъ около 40 верстъ, въ путь общаго пользованія и предоставленія названнымъ предпринимателямъ права эксплоатаціи этого пути, то, согласно проекту осуществленія этой мѣры, владѣльцамъ названнаго пути предоставляется концессія на его эксплоатацію въ теченіе 81 года, по истеченіи же означеннаго срока все предпріятіе переходитъ въ собственность казны, безъ всякаго вознагражденія владѣльцевъ. Право казны на выкупъ предпріятія наступаетъ черезъ 25 лѣтъ со дня Высочайшаго утвержденія настоящихъ условій эксплоатаціи означеннаго подъѣздного пути.

Обсудивъ вышеизложенное, Департаментъ замѣтилъ, что намѣченныя въ Ферганской области къ постройкѣ новыя рельсовыя линіи Наманганъ—Андижанъ—Джалалъ-Абадъ и Андижанъ—Коканъ-Кишлакъ и обращаемый въ подъѣздной путь общаго пользованія частный подъѣздной путь Андижанъ—Чинъ-Абадъ прорѣзываютъ наиболѣе пригодныя для воздѣлыванія хлопка мѣстности названной области. Поэтому предположенное развитіе желѣзнодорожной сѣти въ Ферганѣ слѣдуетъ признать не только мѣрою, крайне желательною въ интересахъ мѣстнаго населенія, продукты производства коего получатъ облегченный доступъ на потребительскіе рынки, но и задачею, имѣющею болѣе широкое экономическое значеніе, а именно направленною къ обезпеченію нашей хлопчато-бумажной промышленности собственнымъ сырьемъ.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что финансовые результаты постройки означенныхъ линій представляются вполнѣ благопріятными, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ предоставленію обществу Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги права постройки и эксплоатаціи упомянутыхъ выше желѣзнодорожныхъ линій, а также къ обращенію подъѣздного пути Чинъ-Абадъ—Андижанъ въ путь общаго пользованія, на проектированыхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 12 Іюля 1913 года.

Объ образованіи общества Копорской желѣзной дороги.

Министры Финансовъ и Путей Сообщенія ходатайствовали о предоставленіи группѣ предпринимателей въ лицѣ графа Георгія Николаевича Сиверсъ, Льва Александровича Зиновьева и Ѳедора Николаевича Мамонтова права образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ

станціи Веймарнъ, Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до села Красная Горка, на основаніяхъ, изложенныхъ въ представленномъ на уваженіе Втораго Департамента проектѣ устава этого общества. Согласно этому проекту, сооруженіе желѣзной дороги, общимъ протяженіемъ около 78 верстъ, должно быть произведено распоряженіемъ общества и за его счетъ. Основной капиталъ предпріятія составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 629.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая обезпечила бы, вмѣстѣ съ суммами, вырученными отъ реализаціи акцій общества, образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ, причемъ строительная стоимость дороги исчисляется въ 4.000.000 р. дѣйствительныхъ. Обществу предполагается даровать правительственную гарантію въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% роста и соотвѣтствующаго сроку концессіи погашенія по облигаціонному займу, а также рядъ другихъ, предусмотрѣнныхъ положеніемъ 10 Іюня 1905 года, льготъ.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ нашелъ, что проектируемая желѣзнодорожная линія отъ станціи Веймарнъ до села Красная Горка, являющагося конечнымъ пунктомъ разрѣшеннаго къ постройкѣ Ораніенбаумскаго электрическаго подъѣздного пути, будетъ пролегать по мѣстности, отличающейся значительными лѣсными богатствами, которыя, несмотря на сравнительную близость къ столицѣ, до послѣдняго времени оставались, въ виду отсутствія удобныхъ путей сообщенія, безъ правильной эксплоатаціи. Возможность вывоза лѣсныхъ грузовъ изъ этого района по проектируемой линіи черезъ Ораніенбаумскій подъѣздной путь и Ораніенбаумскій участокъ, Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, на С.-Петербургъ не только принесетъ значительную пользу мѣстнымъ лѣсовладѣльцамъ, но представляется весьма желательною и въ интересахъ столичнаго населенія, страдающаго отъ сильнаго вздо-

рожанія дровъ и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. Съ другой стороны, проведеніе означенной дороги безспорно оживитъ въ прилегающей къ ней мѣстности сельскохозяйственную и фабрично-заводскую промышленность, стоящую на сравнительно высокой степени культуры, но терпящую серьезныя неудобства отъ трудныхъ условій сбыта. Наконецъ, нельзя не предвидѣть также и быстраго возникновенія дачныхъ поселковъ въ районѣ проектируемой дороги, представляющемъ въ виду близости морского побережья привлекательныя для дачной жизни условія. Возможность разселенія хотя бы только на лѣтнее время жителей столицы въ здоровой и живописной мѣстности, соединенной съ ней удобными путями сообщенія, отвѣчаетъ одной изъ наиболѣе насущныхъ потребностей населенія С.-Петербурга, а съ другой стороны, будетъ, конечно, имѣть существенное вліяніе на экономическій подъемъ прорѣзываемаго новою желѣзною дорогою края.

Останавливаясь далѣе на финансовой сторонѣ предпріятія, Департаментъ замѣтилъ, что, по исчисленіямъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, на первое время эксплоатаціи Копорской желѣзной дороги ожидается необходимость приплатъ казны по гарантіи облигаціоннаго капитала общества въ размѣрѣ около 14.500 р. въ годъ. По этому поводу въ средѣ Департамента указано было на то, что учрежденіе особыхъ акціонерныхъ обществъ для сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ линій столь малаго протяженія, какъ Копорская дорога (78 верстъ), вообще связано съ нѣкоторыми неудобствами, такъ какъ расходы по содержанію правленія общества и отдѣльныхъ службъ по эксплоатаціи дороги, а также издержки по устройству и содержанію мастерскихъ ложатся на мелкія желѣзнодорожныя предпріятія весьма тяжелымъ бременемъ. Для такихъ предпріятій особенно затруднительна эксплоатація дорогъ, имѣющихъ стратегическое значеніе, такъ какъ по своей

финансовой и технической слабости предпріятія эти не въ силахъ выполнить предъявляемыя къ нимъ военнымъ вѣдомствомъ требованія, нерѣдко связанныя съ крупными затратами. По тѣмъ же причинамъ для мелкихъ желѣзнодорожныхъ обществъ весьма затруднительно организовать напряженное пассажирское движеніе съ большимъ числомъ дневныхъ и ночныхъ поѣздовъ, необходимыхъ для успѣшнаго обслуживанія дачныхъ мѣстностей. Сооруженіе небольшихъ линій, имѣющихъ характеръ подъѣздныхъ путей, было бы, по мнѣнію нѣкоторыхъ Членовъ Департамента, гораздо предпочтительнѣе предоставлять крупнымъ обществамъ, эксплоатирующимъ прилегающія желѣзныя дороги, или особымъ обществамъ подъѣздныхъ путей, располагающимъ значительными средствами и многочисленными агентами.

Не отрицая значенія приведенныхъ соображеній, Департаментъ не могъ, однако, не замѣтить, что разсматриваемое имъ дѣло представляло собою вполнѣ законченный проектъ осуществленія желѣзнодорожной линіи Веймарнъ—Красная Горка, тогда какъ постройка ея другимъ болѣе крупнымъ частнымъ предпріятіемъ или же средствами казны весьма сомнительна. Во всякомъ случаѣ подобное предположеніе отдалило бы осуществленіе этой линіи на неопредѣленное время, что представлялось бы нежелательнымъ въ виду несомнѣннаго экономическаго и стратегическаго значенія намѣченной дороги. Съ другой стороны, какъ видно изъ представленія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, участокъ Красная Горка—Веймарнъ составляетъ, по предположеніямъ предпринимателей, лишь часть желѣзной дороги, которую они предполагаютъ продолжить въ ближайшемъ же будущемъ далѣе на югъ, вглубь Гдовскаго уѣзда С.-Петербургской губерніи, въ направленіи къ станціи Струги-Бѣлая, Сѣверо-Западныхъ дорогъ.

Наконецъ, хотя предположенная желѣзнодорожная линія въ первые годы ея эксплоатаціи и не обѣ-

щаетъ быть особенно доходною и давала основаніе ожидать необходимости приплатъ казны по гарантіи, но съ другой стороны новые грузы, поступающіе съ Копорской дороги на Ораніенбаумскую вѣтвь Сѣверо-Западныхъ дорогъ, должны принести казнѣ доходъ, исчисляемый комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 68.000 р., каковая сумма значительно превышаетъ размѣръ ожидаемой приплаты по гарантіи (14.500 р.).

На семъ основаніи Департаментъ нашелъ возможнымъ предоставить постройку проектируемой желѣзнодорожной линіи обществу Копорской желѣзной дороги, съ дарованіемъ этому обществу правительственной гарантіи облигаціоннаго его капитала, на предположенныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 12 Іюля 1913 года.

О разрѣшеніи обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги сооруженія линіи Уральскъ-Илецкъ, перестройки линіи Уральскъ-Ершовъ и производства изысканій моста черезъ рѣку Волгу близъ города Саратова.

Правленіе общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, ходатайствуя передъ Правительствомъ о расширеніи предпріятія этого общества, въ первоначальномъ своемъ заявленіи по сему предмету испрашивало разрѣшеніе на постройку желѣзнодорожной линіи отъ Уральска до Илецка, на перешивку на нормальную колею узкоколейнаго участка дороги Ершовъ—Уральскъ и на сооруженіе моста черезъ рѣку Волгу близъ города Саратова, при условіи отдаленія на 12 лѣтъ наступающаго съ 1 Января 1917 года срока выкупа предпріятія общества въ казну и внесенія въ его уставъ ряда другихъ коренныхъ измѣненій. При обсужденіи означеннаго ходатайства въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ выяснилось, однако, что, въ виду затруднительности, впредь до производства надлежащихъ техническихъ изслѣдованій, правильнаго рѣшенія вопроса о выборѣ мѣста для устройства моста черезъ рѣку Волгу около Саратова, пред-

ставляется преждевременнымъ возлагать на общество обязательство постройки означеннаго моста и, въ зависимости отъ сего, вносить въ дѣйствующій уставъ общества и дополнительныя къ нему постановленія какія-нибудь существенныя измѣненія. Въ виду сего Министры Финансовъ и Путей Сообщенія признали возможнымъ разрѣшить обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги лишь постройку линіи Уральскъ—Илецкъ и перешивку на широкую колею участка Ершовъ—Уральскъ, съ возложеніемъ на общество обязательствъ: 1) по первому требованію Правительства приступить къ постройкѣ соединительной вѣтви отъ линіи Уральскъ—Илецкъ на Оренбургъ (Мѣновой Дворъ) и 2) произвести подробныя изысканія и составить проекты перехода Волги мостомъ около Саратова по двумъ варіантамъ—противъ города Саратова и у станціи Увекъ.

Согласно выработанному названными Министрами проекту дополненія къ уставу общества Рязанско-Уральской дороги, сооруженіе ширококолейной желѣзнодорожной линіи Уральскъ—Илецкъ, протяженіемъ около 246 верстъ, перестройка на широкую колею участка Ершовъ—Уральскъ, протяженіемъ около 236 верстъ, равно какъ составленіе проектовъ соединительной линіи отъ Уральскъ-Илецкой линіи на Оренбургъ (Мѣновой Дворъ) и моста черезъ Волгу должны быть произведены распоряженіемъ общества и за его счетъ. Для образованія строительнаго капитала этихъ линій и для выполненія расходовъ по изысканіямъ и составленію проектовъ соединительной линіи и моста черезъ Волгу обществу разрѣшается реализовать гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ на сумму около 23.800.000 р. дѣйствительныхъ. Къ постройкѣ соединительной линіи на Оренбургъ (Мѣновой Дворъ) общество обязано приступить, по первому требованію Правительства, за счетъ дополнительнаго выпуска гарантированнаго капитала, реализуемаго съ особаго разрѣшенія

Правительства на общихъ, указанныхъ въ проектируемомъ дополненіи, основаніяхъ.

По поводу приведенныхъ предположеній Департаментъ замѣтилъ, что проектируемая линія Уральскъ—Илецкъ, при условіи перешивки на нормальную колею линіи Ершовъ—Уральскъ и сооруженія моста черезъ Волгу около Саратова, составитъ звено новой магистрали, устанавливающей второй сплошной рельсовый путь изъ нашихъ Средне-Азіатскихъ владѣній въ Европейскую Россію. Не подлежитъ сомнѣнію, что этотъ путь, значительно сокращающій разстояніе въ сообщеніи Средне-Азіатской и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ съ рѣкою Волгою, съ южными портами Балтійскаго моря, съ Черноморскими портами и вообще съ южною и юго-западною Россіею и, въ частности, приближающій болѣе, чѣмъ на 900 верстъ, къ району названныхъ дорогъ главный торговый городъ средняго Поволжья—Саратовъ, будетъ имѣть весьма крупное государственное значеніе, какъ при современномъ развитіи рельсовой сѣти, такъ, въ особенности, съ сооруженіемъ намѣченной желѣзной дороги Саратовъ—Миллерово и разрѣшенныхъ уже къ постройкѣ въ Семирѣченской и Ферганской областяхъ новыхъ линій. Вмѣстѣ съ тѣмъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что линія Уральскъ—Илецкъ сама по себѣ представляетъ немаловажное значеніе для государства въ качествѣ дороги, открывающей возможность использовать для переселенія расположенные въ ея районѣ обширные запасы свободныхъ земель. Наконецъ, въ финансовомъ отношеніи намѣчаемое расширеніе предпріятія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги также представляется выгоднымъ, ибо съ устройствомъ выхода заволжскихъ линій этого общества на Илецкъ и съ перешивкою участка Ершовъ—Уральскъ доходность всего предпріятія Рязанско-Уральской дороги, по гарантіи облигаціоннаго и акціонернаго капиталовъ коего до послѣдняго времени казною производились весьма крупныя приплаты,

должна значительно повыситься, а главное—сдѣлаться болѣе устойчивою.

При такихъ условіяхъ, признавая сооруженіе линіи Уральскъ—Илецкъ и переустройство на нормальную колею линіи Ершовъ—Уральскъ мѣрами, отвѣчающими какъ государственнымъ, такъ и мѣстнымъ интересамъ, и принимая во вниманіе, что въ виду наступленія съ 1 Января 1917 года срока выкупа въ казну Рязанско-Уральской желѣзной дороги Правительство имѣетъ полную возможность побудить общество этой дороги къ скорѣйшему сооруженію моста черезъ рѣку Волгу около Саратова, Департаментъ не встрѣтилъ вообще препятствій къ расширенію предпріятія названнаго общества и къ дополненію его устава на предположенныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 13 Іюля 1913 года.

Объ образованіи общества Бухарской желѣзной дороги.

Производившій съ Высочайшаго соизволенія въ предѣлахъ Бухарскаго Ханства желѣзнодорожныя изысканія инженеръ путей сообщенія А. Н. Ковалевскій, получивъ отъ Эмира Бухарскаго концессію на проведеніе желѣзной дороги отъ станціи Каганъ, Средне-Азіатской желѣзной дороги, на Карши—Термезъ, съ вѣтвью отъ Карши на Гузаръ-Китабъ, обратился въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему образовать для постройки и эксплоатаціи означенныхъ линій акціонерное общество Бухарской желѣзной дороги, причемъ представилъ надлежащія удостовѣренія въ томъ, что Его Высочество Эмиръ выразилъ согласіе даровать безвозмездно необходимыя для проведенія намѣченныхъ линій земли, въ количествѣ 6.000 десятинъ, и принять на себя, въ случаѣ образованія общества Бухарской желѣзной дороги, одну четвертую часть расходовъ, могущихъ потребоваться отъ

Императорскаго Правительства по гарантіи выпускаемыхъ означеннымъ обществомъ облигацій. Съ своей стороны Министры Финансовъ и Путей Сообщенія, по предварительномъ сношеніи съ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ по вопросу о порядкѣ выдачи концессій частнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ въ Бухарѣ, признали ходатайство инженера Ковалевскаго заслуживающимъ уваженія и вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о разрѣшеніи названному предпринимателю образовать акціонерное общество Бухарской желѣзной дороги для постройки и эксплоатаціи рельсовой линіи общаго пользованія, нормальной колеи, отъ станціи Каганъ, Средне-Азіатской желѣзной дороги, черезъ городъ Карши до Термеза и отъ Карши до Гузаръ-Китаба, протяженіемъ около 585 верстъ, и объ утвержденіи устава сего общества.

Согласно проекту устава постройка намѣченной желѣзной дороги производится распоряженіемъ общества и за его счетъ. Обществу предоставляется право принудительнаго отчужденія лишь по отношенію къ потребнымъ для сооруженія желѣзной дороги и ея устройствъ частновладѣльческимъ землямъ, принадлежащимъ въ Бухарѣ русскимъ подданнымъ, право же на земли, дарованныя Его Высочествомъ Эмиромъ Бухарскимъ учредителю общества, передается послѣднему безвозмездно. Находящіяся на линіи желѣзной дороги принадлежащія русскому Правительству земли могутъ быть уступаемы обществу по особому соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ. Общество владѣетъ желѣзною дорогою въ теченіе 81 года со дня открытія на дорогѣ правильнаго движенія, по истеченіи коихъ дорога поступаетъ безплатно въ собственность казны. По прошествіи 25 лѣтъ съ того же срока Правительство имѣетъ право во всякое время выкупить желѣзную дорогу и вступить во владѣніе всѣмъ предпріятіемъ общества. Основной

капиталъ общества составляется посредствомъ первоначальнаго выпуска акцій на сумму 3.122.000 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицательную сумму, которая по реализаціи равнялась бы, вмѣстѣ съ выручкою отъ реализаціи акцій, строительной стоимости линіи, исчисленной на основаніи утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости. Обществу предоставляется правительственная гарантія въ уплатѣ не свыше $4^1/_2$% по облигаціонному займу и рядъ другихъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ 10 Іюня 1905 года положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта льготъ.

По поводу приведенныхъ предположеній Департаментъ замѣтилъ, что проектируемая Бухарская желѣзная дорога, прорѣзывающая въ долинахъ рѣкъ Аму-Дарьи и Кашки-Дарьи наиболѣе удобныя для развитія хлопководства мѣстности Восточной Бухары и соединяющая съ общею рельсовою сѣтью городъ Карши, по численности населенія и размѣрамъ торговыхъ оборотовъ являющійся второю послѣ Бухары столицею ханства, несомнѣнно будетъ имѣть весьма крупное мѣстное и государственное значеніе. Въ связи съ общимъ экономическимъ оживленіемъ, которое естественно вызоветъ эта желѣзная дорога въ обслуживаемомъ ею краѣ, проведеніе ея будетъ имѣть послѣдствіемъ упроченіе и развитіе торговыхъ сношеній Россіи съ Бухарою и Афганистаномъ. При этомъ въ частности сооруженіе означенной дороги съ одной стороны будетъ въ значительной мѣрѣ способствовать обезпеченію нашей текстильной промышленности, потребляющей нынѣ въ большомъ количествѣ привозный изъ-за границы хлопокъ, хлопкомъ Бухарскаго производства, а съ другой—откроетъ для мануфактурныхъ товаровъ и для дешеваго хлѣба Восточной Россіи новые рынки сбыта въ предѣлахъ Бухары и Афганистана. Наконецъ, нельзя не при-

нять во вниманіе, что проектируемая дорога, устанавливающая непрерывный рельсовый путь къ границамъ Афганистана, имѣетъ первостепенной важности значеніе въ военномъ отношеніи. Что же касается финансовыхъ результатовъ предпріятія, то они въ конечномъ выводѣ представляются благопріятными, если принять во вниманіе, что, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при ежегодныхъ приплатахъ казны по гарантіи облигаціоннаго капитала дороги, опредѣляемыхъ на первое время эксплоатаціи ея въ размѣрѣ 161.199 р., увеличеніе доходности казенной сѣти, въ зависимости отъ поступленія на нее новыхъ грузовъ, ожидается въ суммѣ 646.764 р.

Въ виду приведенныхъ соображеній, признавая сооруженіе Бухарской желѣзной дороги весьма желательнымъ и выгоднымъ какъ для обслуживаемаго ею края, такъ и съ точки зрѣнія государственныхъ интересовъ, Департаментъ не встрѣтилъ съ своей стороны препятствій къ разрѣшенію инженеру Ковалевскому, на основаніи полученной имъ отъ Эмира Бухарскаго концессіи на сооруженіе этой дороги, образовать для постройки и эксплоатаціи ея акціонерное общество на предположенныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ, съ предоставленіемъ сему обществу правительственной гарантіи облигаціоннаго капитала и другихъ, предусмотрѣнныхъ проектомъ устава, льготъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 13 Іюля 1913 года.

Объ образованіи общества Среднекавказской желѣзной дороги.

Въ Декабрѣ 1911 года дѣйствительный статскій совѣтникъ Ѳедоровъ, коммерціи-совѣтникъ инженеръ Тагіаносовъ и въ званіи камеръ-юнкера Высочайшаго Двора князь Тумановъ возбудили передъ Министерствомъ Финансовъ ходатайство о разрѣшеніи образовать акціонерное общество для постройки и эксплоа-

таціи желѣзнодорожной линіи отъ станціи Гурджаны строящейся Кахетинской желѣзной дороги до города Баку.

По распоряженію Министра Финансовъ указанное ходатайство было подвергнуто обсужденію въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, которая единогласно высказалась въ пользу осуществленія названной дороги. Вслѣдъ за симъ, правленіе общества Кахетинской желѣзной дороги, войдя въ соглашеніе съ предпринимателями новой линіи, обратилось въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи права ея сооруженія и эксплоатаціи обществу названной дороги съ примыканіемъ, однако, новой линіи на Баку къ строящейся Кахетинской желѣзной дорогѣ не у станціи Гурджаны, какъ то первоначально предполагалось, а у станіци Цнорисъ-Цхали, что сократило бы общее ея протяженіе. Ходатайство это было Правительствомъ уважено, и 10 Января 1913 года Министры Финансовъ и Путей Сообщенія вошли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ соотвѣтствующимъ представленіемъ. Но такъ какъ затѣмъ, 28 Марта того же года, общество Кахетинской желѣзной дороги подало заявленіе объ отказѣ отъ своего ходатайства, а первые соискатели на полученіе концессіи Федоровъ, Тагіаносовъ и князь Тумановъ возобновили первоначальное ходатайство объ образованіи самостоятельнаго общества, то Статсъ-Секретари Коковцовъ и Рухловъ внесли на уваженіе Втораго Департамента новыя свои предположенія о разрѣшеніи названнымъ лицамъ образовать для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги общаго пользованія отъ станціи Цнорисъ-Цхали, Кахетинской желѣзной дороги, до города Баку акціонерное общество подъ наименованіемъ общества Среднекавказской желѣзной дороги.

По проекту устава названнаго общества, постройка проектируемой желѣзной дороги, протяженіемъ около 405 верстъ, производится распоряженіемъ общества

и за его счетъ. Основной капиталъ общества составляется посредствомъ выпуска акцій на сумму 3.950.800 р. нарицательныхъ и облигацій на такую нарицатальную сумму, которая, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечила бы образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ предпріятія. Обществу предполагается предоставить рядъ предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта льготъ.

По поводу приведенныхъ предположеній Департаментъ замѣтилъ, что проектируемая Среднекавказская желѣзная дорога, слѣдуя направленію почтоваго тракта, соединявшаго, до постройки Закавказской желѣзной дороги, Западное Закавказье съ Восточнымъ и города Тифлисъ и Баку, пересѣкаетъ области, богатыя по природнымъ даннымъ и удобныя для виноградарства, шелководства, хлопководства, огородничества и скотоводства и прорѣзываетъ огромные лѣса съ насажденіями цѣнныхъ породъ, а также мѣсторожденія такихъ полезныхъ ископаемыхъ, какъ нефть, каменный уголь, горная смола, литографскій камень, глауберова соль, красная и желтая охра, мумія и многія другія. При такихъ условіяхъ, какъ видно изъ приведенныхъ въ представленіи по настоящему дѣлу объясненій, сооруженіе означенной желѣзной дороги будетъ въ значительной мѣрѣ способствовать поступленію изъ ея района на внутренніе рынки многихъ продуктовъ, ввозъ которыхъ изъ-за границы отягощаетъ нынѣ нашъ торговый балансъ, какъ то: хлопка-сырца, риса, шелка, виноградныхъ винъ, орѣховъ, фруктовъ, ягодъ, овощей, пчелинаго воска и т. п. Наряду съ симъ съ проведеніемъ желѣзной дороги слѣдуетъ предвидѣть развитіе въ краѣ скотоводства въ цѣляхъ разведенія убойнаго скота и ради полученія продуктовъ молочнаго хозяйства и возможность промышленной разработки въ широкихъ

размѣрахъ имѣющихся въ краѣ горныхъ богатствъ и въ частности нефтеносныхъ земель въ мѣстности Дженги, а также обширныхъ и цѣнныхъ казенныхъ лѣсовъ, доходность коихъ, въ среднемъ не превышавшая 15.000 р., можетъ возрасти до 470.000 р. ежегодно.

Независимо отъ сего, надлежитъ имѣть въ виду, что, по мнѣнію штаба Кавказскаго военнаго округа, раздѣляемому Намѣстникомъ Его Величества на Кавказѣ, Среднекавказская желѣзная дорога будетъ имѣть весьма серьезное стратегическое значеніе, создавая въ Закавказьѣ сквозную линію съ обезпеченнымъ движеніемъ, какъ въ западномъ, такъ и въ восточномъ направленіи и притомъ проходящую въ тылу сосредоточенія арміи.

Что касается, наконецъ, финансовыхъ результатовъ проектируемой желѣзной дороги, то они, какъ видно изъ произведенныхъ комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ подсчетовъ, представляются вполнѣ благопріятными, если принять во вниманіе, что проведеніе этой новой дороги увеличитъ чистый доходъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ на сумму около 883.000 р. Въ виду всѣхъ приведенныхъ соображеній, признавая сооруженіе Среднекавказской желѣзной дороги мѣрою, необходимою для экономическаго развитія Закавказскаго края и отвѣчающею государственнымъ интересамъ, Департаментъ не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ разрѣшенію избраннымъ Правительствомъ предпринимателямъ образовать для постройки и эксплоатаціи этой дороги акціонерное общество на проектированныхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 13 Іюля 1913 года.

---

*

Постройка желѣзнодорожныхъ вѣтвей на началѣ возврата строительной ихъ стоимости изъ провозныхъ платъ.

За разсматриваемый періодъ времени, независимо отъ сооруженія рельсовыхъ линій вновь образованными или уже существующими акціонерными обществами, довольно значительное развитіе получила также постройка желѣзнодорожныхъ вѣтвей на началѣ возврата строительной ихъ стоимости изъ провозныхъ платъ.

Главныя основанія, на которыхъ разрѣшалась постройка такихъ вѣтвей, заключаются въ слѣдующемъ. Вѣтви строятся предпринимателями на собственный счетъ и затѣмъ передаются для эксплоатаціи въ собственность казны или же того частнаго желѣзнодорожнаго общества, къ линіямъ коего данная вѣтвь примыкаетъ. Затраченные на сооруженіе вѣтвей капиталы возмѣщаются въ теченіе опредѣленнаго срока предпринимателямъ, съ начисленіемъ или безъ начисленія на эти капиталы процентовъ, изъ провозныхъ платъ, за вычетомъ эксплоатаціонныхъ расходовъ въ размѣрѣ $^1/_{123}$ к. или $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты. Предпринимателямъ предоставляется право принудительнаго отчужденія на имя казны или подлежащаго частнаго желѣзнодорожнаго общества потребныхъ для сооружаемыхъ вѣтвей земель и право ихъ занятія вслѣдъ за совершеніемъ описей, причемъ отводъ казенныхъ и принадлежащихъ предпринимателямъ земель производится безплатно. До приступа къ работамъ предприниматели обязаны представлять управленію желѣзныхъ дорогъ или же подлежащему частному желѣзнодорожному обществу въ обезпеченіе своевременной уплаты потребныхъ суммъ на отчужденіе и другіе расходы, сопряженные съ занятіемъ и отчужденіемъ земель, залогъ, въ размѣрѣ, опредѣляемомъ по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ. Потребные для укладки на вѣтви рельсы отпускаются безвозмездно казною или

подлежащимъ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществомъ изъ имѣющихся у нихъ запасовъ старогодныхъ рельсовъ въ количествѣ, какое окажется возможнымъ за удовлетвореніемъ собственныхъ ихъ нуждъ.

На этихъ главныхъ основаніяхъ было разрѣшено сооруженіе нижеслѣдующихъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей:

1) Ширококолейной желѣзнодорожной линіи на Уралѣ, отъ Алапаевска до Нижне-Салдинскаго завода, расположеннаго на ширококолейной желѣзнодорожной линіи частнаго пользованія, соединяющей означенный заводъ съ Пермскою желѣзною дорогою, протяженіемъ около 64 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 31 Іюля 1906 г.) [1];

2) Сушиченской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Ковель, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до принадлежащей купцу А. Т. Гончарову лѣсной дачи у селенія Сушично, Ковельскаго уѣзда, Волынской губерніи, протяженіемъ около 30 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 2 Декабря 1906 г.);

3) Горско-Ивановской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Камышевахи, Екатерининской желѣзной дороги, до каменноугольнаго рудника, расположеннаго при селеніи Ивановкѣ, Славяносербскаго уѣзда, Екатеринославской губерніи, протяженіемъ около

---

[1]) Этимъ же положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта постановлено принять въ собственность казны принадлежавшую наслѣдникамъ П. П. Демидова ширококолейную желѣзнодорожную линію частнаго пользованія отъ Нижне-Салдинскаго завода до пункта примыканія къ сей линіи соединительной вѣтви къ Пермской желѣзной дорогѣ, вмѣстѣ съ соединительною вѣтвью, общимъ протяженіемъ около 53 верстъ, съ тѣмъ, чтобы стоимость этой дороги была возмѣщена владѣльцамъ ея изъ чистаго дохода отъ перевозки по казенной сѣти грузовъ, идущихъ со станцій означеннаго пути и на его станціи.

12 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 19 Мая 1907 г.);

4) Желѣзнодорожной вѣтви Стржемешицы—Пекло, отъ станціи Стржемешицы, Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, до каменноугольныхъ копей, расположенныхъ вблизи станціи Пекла, Сончовской вѣтви, Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, протяженіемъ около 7¼ верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 14 Іюля 1908 г.);

5) Прищепной желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Картушина, Екатерининской желѣзной дороги, до расположенныхъ въ предѣлахъ Таганрогскаго округа, области Войска Донского, каменно-угольныхъ шахтъ Прищепнаго товарищества, протяженіемъ около 8 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 14 Іюля 1908 г.);

6) Верейцевской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Верейцы, Либаво-Роменской желѣзной дороги, до фольварка Гродзенки, расположенныхъ въ Игуменскомъ уѣздѣ, Минской губерніи, съ отвѣтвленіемъ къ мѣстечку Холуй, протяженіемъ около 53 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 17 Іюля 1908 г.);

7) Василевичской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Василевичи, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, до мѣстечка Хойники, Рѣчицкаго уѣзда, Минской губерніи, протяженіемъ около 42 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 23 Іюня 909 г.);

8) Вѣринской желѣзнодорожной вѣтви, отъ разъѣзда Амбары, Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, до Вѣринскаго сахарнаго завода, расположеннаго въ Сумскомъ уѣздѣ, Харьковской губерніи, протяженіемъ около 9 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 23 Іюня 1909 г.);

9) Желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи Окуловка, Николаевской желѣзной дороги, до фабрикъ товарищества Окуловскихъ писчебумажныхъ фабрикъ

В. И. Пасбургъ, расположенныхъ вблизи селенія Поддубье, Крестецкаго уѣзда, Новгородской губерніи, протяженіемъ около 4 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 6 Февраля 1910 г.);

10) Каинской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Каинскъ, Сибирской желѣзной дороги, до города Каинска, Томской губерніи, протяженіемъ около 12 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 13 Апрѣля 1910 г.);

11) Кульпинской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Араксъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, до Кульпинскихъ соляныхъ промысловъ, расположенныхъ въ Сурмалинскомъ уѣздѣ, Эриванской губерніи, протяженіемъ около 30 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 14 Іюня 1910 г.);

12) Циглеровской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Кегичевки, Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, до Циглеровскаго сахарнаго завода, расположеннаго въ Константиноградскомъ уѣздѣ, Полтавской губерніи, протяженіемъ около 13 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 14 Іюня 1910 г.);

13) Рѣдкинской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Дивенской, Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до Рѣдкина, Ямбургскаго уѣзда, С.-Петербургской губерніи, протяженіемъ 48 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 14 Января 1911 г.);

14) Грачевской желѣзнодорожной вѣтви, отъ разъѣзда Жирновъ, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ рудникамъ общества Карпово-Обрывскихъ угольныхъ копей, протяженіемъ около 11 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 10 Марта 1911 г.);

15) Балашинской желѣзнодорожной вѣтви, отъ разъѣзда Реутово, Московско-Нижегородской желѣзной дороги, до Балашинской мануфактуры, расположенной въ Московской губерніи и уѣздѣ, протяженіемъ около 11 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 20 Іюня 1911 г.);

16) Ертильской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Мордово, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, до принадлежащаго князю Орлову Ертильскаго свеклосахарнаго завода, расположеннаго въ Бобровскомъ уѣздѣ, Воронежской губерніи, протяженіемъ около 30 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 20 Іюня 1911 г.);

17) Киселевской желѣзнодорожной вѣтви, отъ разъѣзда Киселевка, Шполянской линіи, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до Киселевскихъ сахарнаго и рафинаднаго заводовъ, расположенныхъ въ Звенигородскомъ уѣздѣ, Кіевской губерніи, протяженіемъ около 9 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 20 Іюня 1911 г.);

18) Тошковской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Лоскутовка, Екатерининской желѣзной дороги, до расположеннаго въ Бахмутскомъ уѣздѣ, Екатеринославской губерніи, Тошковскаго каменноугольнаго рудника общества каменноугольныхъ и желѣзныхъ рудниковъ на югѣ Россіи, протяженіемъ около $14^1/_2$ верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 3 Января 1912 г.);

19) Парафіевской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Григоровка, Либаво-Роменской желѣзной дороги, до Еленовскаго сахарнаго завода, расположеннаго въ Борзненскомъ уѣздѣ, Черниговской губерніи, протяженіемъ около 19 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 14 Февраля 1912 г.);

20) Коропской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Алтыновка, Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, до лѣваго берега рѣки Десны, противъ села Вишенки, и далѣе до заштатнаго города Коропа, Черниговской губерніи, протяженіемъ около 30 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 7 Мая 1912 г.);

21) Бабинской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Оратово, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до мѣстечка Сорока, Липовецкаго уѣзда, Кіевской гу-

берніи, протяженіемъ около 16 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 23 Іюня 1912 г.);

22) Низовской желѣзнодорожной вѣтви, отъ разъѣзда Гребенниковки, Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, до Низовскаго свеклосахарнаго завода, расположеннаго въ Сумскомъ уѣздѣ, Харьковской губерніи, близъ селенія Низы, протяженіемъ около 9 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 23 Іюня 1912 г.);

23) Гродзецкой желѣзнодорожной вѣтви, отъ конечнаго пункта Пекло сооружаемой, на основаніи Высочайше утвержденныхъ, 14 Іюля 1908 года, условій, вѣтви Стржемешицы-Пекло, до принадлежащихъ Гродзецкому обществу каменноугольной и заводской промышленности каменноугольныхъ копей «Гродзецъ», протяженіемъ около 11 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 24 Августа 1912 г.);

24) Плесской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Середа, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, до города Плеса, Костромской губерніи, протяженіемъ около 36 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 24 Августа 1912 г.);

25) Радомысльской желѣзнодорожной вѣтви, отъ разъѣзда Ирша, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до города Радомысля, Кіевской губерніи, протяженіемъ въ 28 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 24 Августа 1912 г.);

26) Суражской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Унеча, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, до города Суража, Черниговской губерніи, протяженіемъ около 26 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 24 Августа 1912 г.);

27) Готнянской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Готня, Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, до принадлежащаго княгинѣ З. Н. Юсуповой графинѣ Сумароковой-Эльстонъ Ракитянскаго свеклосахарнаго завода, расположеннаго въ Грайворонскомъ уѣздѣ, Курской губерніи, протяженіемъ около

15 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 2 Января 1913 г.);

28) Желѣзнодорожной вѣтви Сюзьва—Нытвинскій заводъ, отъ разъѣзда Сюзьва, Пермской желѣзной дороги, до расположеннаго въ Оханскомъ уѣздѣ, Пермской губерніи, Нытвинскаго желѣзодѣлательнаго завода, протяженіемъ около 34,5 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 2 Января 1913 г.);

29) Выше-Ольчедаевской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Котюжаны, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до Выше-Ольчедаевскаго сахарнаго завода, расположеннаго въ Могилевскомъ уѣздѣ, Подольской губерніи, протяженіемъ около 12 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 13 Іюля 1913 г.);

30) Еринской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Михайловъ, Рязанско-Уральской желѣзной дороги, до расположеннаго въ Рязанской губерніи Еринскаго портландъ-цементнаго завода, протяженіемъ около 9 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 13 Іюля 1913 г.);

31) Курско-Ржавской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Клейнмихелево, Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, до Курско-Ржавскаго сахарнаго и рафинаднаго завода, расположеннаго въ Обоянскомъ уѣздѣ, Курской губерніи, протяженіемъ около 7 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 13 Іюля 1913 г.);

32) Переславской желѣзнодорожной вѣтви, отъ станціи Берендѣево, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, до города Переславля-Залѣсскаго, Владимірской губерніи, протяженіемъ около 19 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 13 Іюля 1913 г.), и

33) Желѣзнодорожной вѣтви Старушки-Дзяковичи, отъ разъѣзда Старушки, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, до расположеннаго въ Мозырскомъ уѣздѣ, Минской губерніи, имѣнія Дзяковичи, протяженіемъ около 31 версты (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 13 Іюля 1913 г.).

Объ образованіи общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей.

Къ этому же разряду дѣлъ должно быть отнесено дѣло объ образованіи общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей и о предоставленіи ему права на сооруженіе двѣнадцати вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Сущность его заключается въ слѣдующемъ.

Въ 1910 году тайный совѣтникъ въ отставкѣ Максимовъ возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи образовать акціонерное общество для сооруженія желѣзнодорожныхъ вѣтвей къ существующимъ казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, причемъ представилъ примѣрный перечень тѣхъ вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, постройку коихъ означенное общество принимало на себя въ первую очередь. По разсмотрѣніи означеннаго ходатайства въ особомъ совѣщаніи при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, а также въ Совѣтѣ Министровъ, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія внесли во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта предположенія свои объ учрежденіи акціонернаго общества для сооруженія желѣзнодорожныхъ вѣтвей общаго пользованія къ казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, а также рельсовыхъ путей частнаго пользованія и о предоставленіи этому обществу права на постройку въ первую очередь двѣнадцати желѣзнодорожныхъ вѣтвей, а именно: шести вѣтвей съ примыканіемъ къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, двухъ—къ Южнымъ, одной—къ Екатерининской, двухъ—къ Сызрано-Вяземской и одной—къ Пермской казенной желѣзной дорогѣ.

Обсудивъ эти предположенія, Департаментъ нашелъ, что оборудованіе сѣти желѣзныхъ дорогъ питательными вѣтвями является, несомнѣнно, одною изъ насущнѣйшихъ потребностей государственнаго хозяйства. Расширяя районы вліянія магистральныхъ линій, привлекая къ нимъ новые грузы, соединяя болѣе или менѣе отдаленные промышленные и торговые пункты рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ, питательныя вѣтви и подъѣздные

рельсовые пути, при сооруженіи ихъ въ широкихъ размѣрахъ, могли бы служить могучимъ факторомъ въ экономическомъ и промышленномъ ростѣ страны. Въ особенности существенное значеніе имѣетъ этотъ вопросъ для сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ сооруженіе питательныхъ вѣтвей къ этой сѣти могло бы до извѣстной степени возмѣстить ей, путемъ привлеченія новыхъ грузовъ, потери, вызываемыя развитіемъ частнаго желѣзнодорожнаго строительства въ сторону постройки такихъ линій, доходность коихъ обезпечивается транзитомъ отвлекаемыхъ отъ сосѣднихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ грузовъ.

Между тѣмъ сопоставленіе цифры протяженія сооруженныхъ до настоящаго времени подъѣздныхъ путей съ общимъ протяженіемъ магистральныхъ линій не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что постройка рельсовыхъ линій мѣстнаго значенія замѣтно отстаетъ отъ общаго развитія нашей желѣзнодорожной сѣти. Причина этого явленія кроется прежде всего въ томъ, что казенное желѣзнодорожное строительство, всецѣло поглощенное сооруженіемъ линій первостепеннаго государственнаго значенія, осуществленіе коихъ требуетъ значительнаго напряженія государственныхъ финансовъ, не можетъ быть, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, направлено на оборудованіе казенной рельсовой сѣти столь необходимыми ей питательными вѣтвями.

Съ другой стороны, привлеченіе къ постройкѣ подъѣздныхъ путей частныхъ капиталовъ, въ широкихъ размѣрахъ, встрѣчаетъ препятствіе въ томъ, что эксплоатація означенныхъ путей не можетъ, въ виду незначительности коммерческаго оборота этого рода предпріятій, обезпечивать частнымъ предпринимателямъ сколько нибудь существенныхъ выгодъ. Поэтому единственнымъ, болѣе или менѣе распространеннымъ, видомъ проявленія частной предпріимчивости въ дѣлѣ сооруженія питательныхъ вѣтвей

къ казенной желѣзнодорожной сѣти является, въ послѣдніе годы, возникновеніе такихъ предпріятій, которыя принимаютъ на себя исключительно лишь постройку означенныхъ вѣтвей, съ передачею ихъ, по окончаніи строительныхъ работъ, въ полную собственность и эксплоатацію магистральной линіи примыканія, на условіи возмѣщенія строительныхъ расходовъ изъ провозныхъ платъ. Само собою разумѣется, однако, что подобнаго рода предпріятія ограничивающіяся постройкою только отдѣльныхъ, не требующихъ затраты крупныхъ денежныхъ средствъ, вѣтвей, не могутъ удовлетворять все растущей потребности страны въ оборудованіи нашей желѣзнодорожной сѣти подъѣздными рельсовыми путями. Въ виду сего Департаментъ не могъ не отнестись съ полнымъ сочувствіемъ къ заявленнымъ предположеніямъ объ образованіи акціонернаго предпріятія, поставившаго себѣ задачею развитіе въ широкихъ размѣрахъ постройки, своими средствами и распоряженіемъ, цѣлыхъ группъ питательныхъ къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ вѣтвей, съ передачею ихъ затѣмъ въ эксплоатацію магистральной линіи примыканія.

Что касается, затѣмъ, проектируемыхъ основаній организаціи этого новаго, по задачамъ своимъ и типу, предпріятія, то Департаментъ нашелъ, что выработанный Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія уставъ общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей, вмѣстѣ съ приложенными къ нему условіями сооруженія вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, требуетъ самаго строгаго сообразованія присваиваемыхъ этому обществу правъ и преимуществъ съ основными его задачами, съ одной стороны, и съ интересами казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, съ другой стороны. Обратившись къ обсужденію съ этой точки зрѣнія проекта устава названнаго общества и высказавъ цѣлый рядъ замѣчаній по поводу отдѣльныхъ постановленій этого проекта, Департаментъ

призналъ его недостаточно соображеннымъ во всѣхъ его частяхъ, а потому, затруднившись одобрить представленныя условія образованія общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей, нашелъ необходимымъ, чтобы, предварительно окончательнаго разрѣшенія настоящаго дѣла, проектъ устава общества и приложенныхъ къ нему условій сооруженія вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ былъ подвергнутъ коренному пересмотру и дополнительной переработкѣ въ связи съ высказанными Департаментомъ по этому предмету замѣчаніями.

Во исполненіе сего Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія былъ представленъ проектъ измѣненія и дополненія отдѣльныхъ постановленій ранѣе внесеннаго ими устава общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей и приложенныхъ къ этому уставу условій сооруженія вѣтвей къ казеннымъ линіямъ.

Согласно исправленному проекту устава общества, сооруженіе вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ должно производиться обществомъ или на условіи сохраненія за нимъ права собственности на эти вѣтви, но съ передачею ихъ въ эксплоатацію казны, или на условіи предоставленія казнѣ права собственности на вѣтви, съ возмѣщеніемъ обществу только строительной ихъ стоимости изъ провозной платы. Постройка вѣтвей должна производиться обществомъ въ первомъ случаѣ—на основаніяхъ, устанавливаемыхъ приложенными къ уставу его общими условіями сооруженія вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, а во второмъ—согласно условіямъ, опредѣляемымъ Правительствомъ для каждаго случая отдѣльно. Что же касается вѣтвей общаго пользованія, разрѣшенныхъ къ постройкѣ частнымъ предпринимателямъ и обществамъ, а также вѣтвей частнаго пользованія, то общество принимаетъ на себя ихъ постройку по особымъ заключаемымъ съ подлежащими лицами и учрежденіями договорамъ, съ соблюденіемъ всѣхъ тѣхъ условій, на которыхъ разрѣшена была имъ эта постройка.

Капиталъ общества составляется изъ основного акціонернаго капитала въ 4.000.000 р. и изъ суммъ гарантированныхъ Правительствомъ облигаціонныхъ займовъ, реализуемыхъ для постройки желѣзнодорожныхъ вѣтвей къ казеннымъ линіямъ.

Приложенныя къ уставу проектируемаго общества условія сооруженія вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ составлены, въ общихъ чертахъ, примѣнительно къ тѣмъ правиламъ, которыя установлены въ послѣднее время практикой частнаго желѣзнодорожнаго строительства. По окончаніи сооруженія каждой вѣтви общество передаетъ ее въ эксплоатацію казенной магистральной линіи примыканія, причемъ послѣдующее содержаніе вѣтви и ея подвижного состава въ исправности, а равно текущій ремонтъ производятся казенною дорогою за счетъ валового дохода вѣтви. Для сооруженія каждой вѣтви общество должно образовать особый строительный капиталъ, который составляется въ одной десятой части взносами общества изъ суммъ акціонернаго капитала и въ девяти десятыхъ частяхъ посредствомъ выпуска гарантированнаго Правительствомъ облигаціоннаго займа. Разница между валовымъ доходомъ вѣтви и расходами по ея эксплоатаціи составляетъ чистый доходъ казенной желѣзной дороги отъ эксплоатаціи вѣтви. Изъ этого чистаго дохода отчисляются въ пользу общества подлежащія суммы: а) на оплату налоговъ съ облигаціоннаго капитала вѣтви въ Россіи и за границею, б) на платежи процентовъ роста и погашенія по облигаціонному капиталу вѣтви, в) на уплату процентовъ и погашенія на взносъ изъ акціонернаго капитала общества въ строительный капиталъ вѣтви и г) на содержаніе центральной администраціи общества, на торговые расходы, налоги и прочія издержки общества, по 200 р. съ версты протяженія каждой вѣтви, разрѣшенной обществу къ постройкѣ одновременно съ утвержденіемъ устава,

но не болѣе 100.000 р. за всѣ эти вѣтви [1]), а за вѣтви, сооруженныя послѣ утвержденія устава, дополнительно по 1.500 р. за вѣтвь, со дня открытія на ней правильнаго движенія. Остатокъ чистаго дохода, если таковой окажется, дѣлится между казною и обществомъ пропорціонально числу пудо-верстъ пробѣга грузовъ по вѣтви и въ сообщеніи ея съ магистральною линіею примыканія. Казнѣ, сверхъ сего, предоставляется участіе въ чистыхъ прибыляхъ общества по эксплоатаціи всѣхъ сооруженныхъ имъ вѣтвей, по отчисленіи изъ этихъ прибылей 8% на суммы, внесенныя обществомъ въ строительные капиталы вѣтвей.

Приступивъ къ обсужденію изъясненныхъ предположеній, Департаментъ замѣтилъ, что, съ введеніемъ намѣченныхъ измѣненій и дополненій въ первоначальный проектъ устава общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей и приложенныхъ къ этому уставу условій, присваиваемыя означенному обществу права и преимущества могутъ быть признаны въ общемъ согласованными съ основными задачами предпріятія и съ интересами казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Не встрѣчая, въ виду сего, препятствій къ учрежденію упомянутаго общества на проектируемыхъ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія основаніяхъ, Департаментъ призналъ, однако, необходимымъ внести въ отдѣльныя постановленія проекта устава общества и условій сооруженія вѣтвей нѣкоторыя измѣненія и дополненія.

Остановившись затѣмъ на вопросѣ о предоставленіи вновь образуемому обществу права на сооруженіе въ первую очередь двѣнадцати вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, а именно: шести вѣтвей съ примыканіемъ къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, двухъ—къ Южнымъ, одной—къ Екатерининской, двухъ—къ Сызрано-Вяземской

[1]) Эта предѣльная сумма сокращена Департаментомъ до 80.000 р.

и одной—къ Пермской казенной желѣзной дорогѣ, Департаментъ нашелъ, что постройка всѣхъ упомянутыхъ вѣтвей, общимъ протяженіемъ въ 583 версты, вызывается какъ насущными мѣстными экономическими потребностями, такъ и интересами казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Что касается финансовыхъ результатовъ сооруженія и эксплоатаціи означенныхъ вѣтвей, то Департаментъ принялъ во вниманіе, что, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, строительная стоимость этихъ вѣтвей опредѣлится безъ стоимости рельсъ въ суммѣ 25.007.585 р., а со включеніемъ въ строительный капиталъ ихъ стоимости въ 28.446.251 р.

Валовой доходъ вѣтвей, обнимающій какъ плату за перевозку грузовъ по самимъ вѣтвямъ, такъ и плату за перевозку грузовъ, слѣдующихъ въ сообщеніи между вѣтвями и дорогами, къ которымъ онѣ примыкаютъ, исчисленъ тою же комиссіею въ 4.966.856 р. За вычетомъ изъ означенной суммы расходовъ эксплоатаціи, опредѣленныхъ въ 1.789.433 р., чистый доходъ предпріятія выразится въ 3.177.423 р. По отчисленіи изъ указанной цифры чистаго дохода обязательныхъ платежей по облигаціямъ суммъ, необходимыхъ на уплату 5% купоннаго налога, процентовъ роста и погашенія на акціонерный капиталъ ($4,_{174.127}$%) и расходовъ на администрацію, остатокъ чистаго дохода составитъ 1.679.668 р., а при постройкѣ вѣтвей съ новыми рельсами—1.487.056 р. Означенный остатокъ дѣлится по каждой вѣтви на двѣ части пропорціонально числу пудоверстъ, сдѣланныхъ грузами вѣтви по казенной дорогѣ примыканія и по вѣтви общества, причемъ первая часть поступаетъ въ доходъ казны, а вторая—въ пользу общества. Согласно произведеннымъ подсчетамъ, въ казну на указанныхъ основаніяхъ поступитъ, при условіи сооруженія вѣтвей безъ включенія въ строительный ихъ капиталъ стоимости рельсъ, 1.454.627 р., а въ случаѣ включенія этой стоимости—1.295.005 р.,

въ пользу же общества въ первомъ случаѣ поступитъ 225.041 р., а во второмъ—192.051 р. Сверхъ сего, доля участія казны въ чистыхъ прибыляхъ общества должна будетъ составить, по подсчетамъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ первомъ случаѣ—50.795 р., а во второмъ—26.517 р.

Признавая приведенные финансовые результаты весьма благопріятными, Департаментъ не встрѣтилъ препятствій къ разрѣшенію проектируемому обществу постройки на предположенныхъ основаніяхъ нижеслѣдующихъ вѣтвей:

а) Богуславской—отъ станціи Мироновки, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, или разъѣзда Карапыши, тѣхъ же дорогъ, до мѣстечка Богуслава, Кіевской губерніи, протяженіемъ около двѣнадцати верстъ и стоимостью не свыше 413.000 р.;

б) Германовской—отъ перегона Кіевъ—Боярка, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до мѣстечка Германовки, Кіевской губерніи, протяженіемъ около сорока восьми верстъ и стоимостью не свыше 2.820.000 р.;

в) Жашковской—отъ станціи Погребище, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до мѣстечка Жашковъ съ вѣтвями къ свеклосахарнымъ заводамъ: Бугаевскому, Денгофовско-Дубровецкому, Скоморошскому, Кашперовскому и Дзюньковскому, Кіевской губерніи, общимъ протяженіемъ около девяноста пяти верстъ и стоимостью не свыше 5.563.000 р.;

г) Ржищевской—отъ станціи Мироновки, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, или станціи Ракитно, тѣхъ же дорогъ, до мѣстечка Ржищевъ съ вѣтвью къ мѣстечку Кагарлыку, Кіевской губерніи, общимъ протяженіемъ около пятидесяти четырехъ верстъ и стоимостью не свыше 2.431.000 р.;

д) Таращанской отъ станціи Ракитно, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до мѣстечка Ставище съ вѣтвью къ городу Таращѣ, Кіевской губерніи, общимъ

протяженіемъ около шестидесяти шести верстъ и стоимостью не свыше 3.075.000 р.;

е) Чигиринской—отъ станціи Фундуклеевки, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до города Чигирина, Кіевской губерніи, протяженіемъ около тридцати восьми верстъ и стоимостью не свыше 1.736.000 р.;

ж) Гадячской—отъ станціи Гадячъ, Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, до станціи Ахтырки, тѣхъ же дорогъ, протяженіемъ около семидесяти шести верстъ и стоимостью не свыше 4.208.000 р.;

з) Крыловской—отъ перегона Бурты-Крюковъ, Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, до города Новогеоргіевска, Херсонской губерніи, протяженіемъ около двадцати трехъ верстъ и стоимостью не свыше 1.079.000 р.;

и) Старобѣльской—отъ станціи Рубежной, Екатерининской желѣзной дороги, до города Старобѣльска, Харьковской губерніи, протяженіемъ около пятидесяти шести верстъ и стоимостью не свыше 2.589.000 р.;

і) Чембарской—отъ перегона Башмаково-Выглядовка, Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, до города Чембара, Пензенской губерніи, протяженіемъ около сорока восьми верстъ и стоимостью не свыше 1.924.000 р.;

к) Ломовской—отъ перегона Башмаково-Выглядовка, Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, до города Нижне-Ломова, Пензенской губерніи, протяженіемъ около тридцати одной версты и стоимостью не свыше 1.238.000 р., и

л) Слободской—отъ станціи Загарье, Пермской желѣзной дороги, до города Слободского, Вятской губерніи, протяженіемъ около сорока трехъ верстъ и стоимостью не свыше 1.379.000 р.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 16 Сентября 1912 года.

*

Постройка желѣзныхъ дорогъ на собственныя средства предпринимателей.

Особую категорію дѣлъ, разрѣшенныхъ Вторымъ Департаментомъ, представляютъ дѣла по постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій на собственныя средства предпринимателей, на нижеслѣдующихъ главныхъ основаніяхъ. Предпринимателямъ предоставлялось право на сооруженіе опредѣленной линіи исключительно на свой счетъ, безъ всякихъ пособій отъ казны, причемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ они пользовались правомъ принудительнаго отчужденія и занятія частныхъ недвижимыхъ имуществъ и безвозмезднаго пользованія казенными землями, необходимыми для устройства путей и ихъ принадлежностей, а также правомъ безплатно пользоваться, съ согласія подлежащихъ вѣдомствъ, обочинами шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, съ обязательствомъ принять на свой счетъ содержаніе тѣхъ участковъ означенныхъ дорогъ, обочины коихъ будутъ заняты линіями. Кромѣ того, предпринимателямъ предоставлялись нѣкоторыя изъ льготъ, предусмотрѣнныхъ Высочайше утвержденнымъ, 10 Іюня 1905 года, положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта о мѣрахъ къ привлеченію частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи (Собр. Узак., ст. 1078), а именно: 1) право, на полученіе отъ Правительства въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ эксплоатаціи путей, въ случаѣ введенія льготныхъ тарифовъ, на осуществленіе коихъ предприниматели не изъявятъ согласія, разницы между платами, разсчитанными по этому тарифу и по коммерческому; 2) право на полученіе вознагражденія за устройства, произведенныя по требованію Правительства, но не вызываемыя потребностями коммерческаго движенія; 3) освобожденіе отъ расходовъ по содержанію во время эксплоатаціи путей правительственной инспекціи и жандармской полиціи, и 4) право, въ теченіе первыхъ

десяти лѣтъ эксплоатаціи путей, получать отъ Правительства вознагражденіе за перевозку почты и за отводъ квартиръ для чиновъ почтово-телеграфнаго вѣдомства и жандармской полиціи.

Наконецъ, въ видѣ общаго правила для всѣхъ дорогъ, сооружаемыхъ на собственныя средства предпринимателей, устанавливалось, что, по прошествіи 25 лѣтъ со дня открытія на линіяхъ правильнаго движенія, Правительство получаетъ право во всякое время выкупить эти линіи въ казну, по истеченіи же 81—85 лѣтъ съ того же срока они поступаютъ въ собственность казны, безъ всякаго вознагражденія владѣльцевъ.

На изложенныхъ основаніяхъ разрѣшено было сооруженіе нижеслѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій:

1) Либаво-Бернатенскаго пригороднаго трамвая, отъ города Либавы, черезъ Бернатенъ, до мѣстечка Паурупенъ, съ вѣтвью къ карьеру гравія Кальнишки, протяженіемъ около 43 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 14 Іюля 1908 г.);

2) Сквирскаго подъѣздного пути, отъ города Сквиры, Кіевской губерніи, до станціи Попельня, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ около 31 версты (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 23 Іюня 1909 г.);

3) Скерневицы-Равскаго подъѣздного пути, отъ города Равы, Петроковской губерніи, до станціи Скерневицы, Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, протяженіемъ около 29 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 30 Ноября 1909 г.);

4) узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей къ Чіатурской вѣтви, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, отъ мѣстечка Цирквали, Шаропанскаго уѣзда, Кутаисской губерніи, до станціи Чіатуры, Чіатурской вѣтви, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, отъ мѣстечка Перевиси, черезъ Шукруты и Итхвиси, до станціи Чіатуры, и отъ мѣстечка Переви, черезъ мѣстечко Чала,

до станціи Сачхери, Чіатурской вѣтви, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, общимъ протяженіемъ около 60 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 5 Марта 1910 г.);

5) подъѣздного пути Малая Охта—Колтуши, отъ пригорода города С.-Петербурга Малой Охты, до принадлежащаго Гофмейстеру Двора Его Императорскаго Величества С. А. Де-Каррьеру имѣнія Колтуши, Шлиссельбургскаго уѣзда, С.-Петербургской губерніи, протяженіемъ около 14 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 21 Іюня 1910 г.);

6) подъѣздного пути Шариханъ—Федченко, отъ кишлака Шариханъ, Маргеланскаго уѣзда, Ферганской области, до станціи Федченко, Средне-Азіатской желѣзной дороги, протяженіемъ около 17 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 22 Іюня 1911 г.[1]), и

7) электрическаго подъѣздного пути отъ черты города Варшавы, близъ Повонзскаго римско-католическаго кладбища, до деревни Ломянки, Варшавскаго уѣзда, протяженіемъ около 12 верстъ (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 13 Іюля 1913 г.).

Независимо отъ упомянутыхъ дѣлъ, на разсмотрѣніе Втораго Департамента восходило также представленіе Министра Финансовъ о предоставленіи вдовѣ Тифлисскаго купца Маріи Розенфельдъ и Тифлисскому купцу Борису Краснянскому сооруженія и эксплоатаціи Евлахскаго и Уджарскаго подъѣздныхъ путей общаго пользованія. Представленіе это возвращено Департаментомъ названному Министру

[1]) Означенный подъѣздной путь, сооруженный купцомъ Р. Д. Давидбаевымъ, первоначально являлся подъѣзднымъ путемъ частнаго пользованія, причемъ на немъ предположено было примѣнять конную тягу. Настоящимъ Положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта разрѣшено лишь обращеніе подъѣздного пути Шариханъ-Федченко въ путь общаго пользованія съ примѣненіемъ къ нему паровой тяги.

въ виду несоблюденія постановленій положенія о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ (Свод. Зак., т. XII, ч. 1, Уст. Пут. Сообщ., ст. 575, прим. 3, прил., по прод. 1906 г.), касающихся принудительнаго отчужденія недвижимыхъ имуществъ подъ сооружаемые подъѣздные пути (Журн. Втор. Деп. Гос. Сов. 12 Іюня 1907 г.).

Увеличеніе капиталовъ и измѣненіе уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а также увеличеніе строительной стоимости отдѣльныхъ линій.

Количество разсмотрѣнныхъ Вторымъ Департаментомъ за отчетныя семь лѣтъ дѣлъ объ увеличеніи облигаціонныхъ капиталовъ и объ измѣненіи уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а также объ увеличеніи строительной стоимости отдѣльныхъ линій, было весьма значительно.

Увеличеніе облигаціонныхъ капиталовъ разрѣшено Высочайше утвержденными положеніями Втораго Департамента:

1) 17 Іюля 1906 года—обществу Владикавказской желѣзной дороги на покрытіе перерасхода въ 1.862.313 р. 52 к. по постройкѣ Дербентской и Бакинской вѣтвей названной дороги;

2) 17 Іюля 1906 года—обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги на перестройку участковъ узкоколейной Покровско-Уральской линіи Покровская Слобода—Анисовка и Урбахъ—Ершово въ ширококолейные и на расходы по усиленію провозоспособности и улучшенію Рязанско-Уральской желѣзной дороги, на сумму 4.322.908 р. дѣйствительныхъ [1]);

3) 17 Іюля 1906 года—обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги для покрытія перерасхода въ 3.907.969 р. 50 к. по постройкѣ линій Москва—Крейцбургъ, Туккумъ—Виндава и Дно—Новосокольники съ соединительными вѣтвями и сортировочною станціею въ Москвѣ и съ элеваторами, складами и набережными въ Виндавѣ;

4) 31 Іюля 1906 года—обществу Владикавказской желѣзной дороги на покрытіе расходовъ въ суммѣ

[1]) Этимъ же положеніемъ Втораго Департамента предоставлено обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги перестроить въ ширококолейный участокъ узкоколейной Покровско-Уральской линіи отъ станціи Красный Кутъ до переправы черезъ рѣку Волгу съ переустройствомъ самой переправы, причемъ строительная стоимость этихъ работъ опредѣлена въ суммѣ 3.500.475 р.

6.397.000 р. по оборудованію названной дороги подвижнымъ составомъ;

5) 31 Іюля 1906 года—обществу Московско-Казанской желѣзной дороги на покрытіе расходовъ по оборудованію названной дороги подвижнымъ составомъ въ суммѣ 3.440.000 р.;

6) 31 Іюля 1906 года—обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги на покрытіе расходовъ по усиленію и улучшенію названной дороги въ суммѣ 1.490.109 р.;

7) 20 Января 1907 года—обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги на расходы, въ размѣрѣ 1.343.083 р., по усиленію подвижного состава названной дороги;

8) 19 Мая 1907 года—обществу Московско-Казанской желѣзной дороги на расходы, въ размѣрѣ 9.479.000 р., по усиленію пропускной и провозной способности и по улучшенію названной дороги;

9) 23 Января 1908 года—обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги на расходы, въ размѣрѣ 4.000.071 р., по усиленію пропускной способности названной дороги и дополнительному оборудованію ея подвижнымъ составомъ;

10) 23 Января 1908 года—обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги на покрытіе перерасхода по отчужденію имуществъ подъ постройку линій Москва—Крейцбургъ, Туккумъ—Виндава и Дно—Новосокольники съ соединительными вѣтвями и сортировочною станціею въ Москвѣ въ суммѣ 2.600.936 р. 39 к.;

11) 24 Апрѣля 1908 года—обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги для покрытія перерасхода по постройкѣ Кіево-Полтавской желѣзной дороги, на сумму 3.500.000 р. дѣйствительныхъ;

12) 24 Апрѣля 1908 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на дополнительное оборудо-

ваніе этихъ дорогъ, на сумму 526.141 р. 40 к. дѣйствительныхъ [1]);

13) 17 Іюля 1908 года—обществу Московско-Казанской желѣзной дороги для увеличенія оборотнаго капитала этой дороги, на сумму 1.265.000 р. дѣйствительныхъ;

14) 17 Іюля 1908 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на работы по укладкѣ второго главнаго пути Козлово - Воронежско - Ростовской линіи, на участкахъ Грязи—Дрязги, Графская—Тресвятская, Масловка—Боево, Аношкино—Лиски, Дивногорская—Евдаково, Евстратовка-Райновская, Кантемировка—Гартмашевка, Мальчевская—Боченково и Сѣверо-Донецкая — постъ 623-й версты, на сумму 2.241.950 р. дѣйствительныхъ;

15) 17 Іюля 1908 года—обществу Московско-Казанской желѣзной дороги на расходы по дополнительному оборудованію этой дороги подвижнымъ составомъ, на сумму 1.068.000 р. дѣйствительныхъ;

16) 17 Іюля 1908 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на расходы по дополнительному оборудованію названныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ, на сумму 8.417.598 р. 48 к. дѣйствительныхъ;

17) 17 Іюля 1908 года—обществу Московско-Казанской желѣзной дороги для покрытія перерасхода въ постройкѣ Тимирязево-Нижегородской и Кустаревка—Земетчинской линій общества, на сумму 3.098.557 р. 55 к. дѣйствительныхъ;

18) 17 Іюля 1908 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на работы по усиленію и улучшенію названныхъ дорогъ, на сумму 2.820.843 р. 29 к. дѣйствительныхъ;

[1]) Тѣмъ же положеніемъ Втораго Департамента разрѣшено обратить на дополнительное оборудованіе Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ 1.318.983 р. 60 к. изъ свободныхъ средствъ реализованнаго въ 1901 г., для оборудованія автоматическими тормазами подвижного состава, облигаціоннаго капитала общества.

19) 17 Іюля 1908 года—обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги на расходы по дополнительному оборудованію этой дороги подвижнымъ составомъ, на сумму 1.242.300 р. дѣйствительныхъ;

20) 7 Декабря 1908 года—обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги на покрытіе перерасхода по постройкѣ Астраханской желѣзной дороги, на сумму 3.139.769 р. дѣйствительныхъ;

21) 7 Декабря 1908 года—обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги на покрытіе расходовъ по изслѣдованію мѣстности вдоль Урала и Зауральской степи, съ устройствомъ караваннаго пути до Гурьева и Хивы, и по изысканіямъ для Московской окружной желѣзной дороги, для соединительной вѣтви Московско-Павелецкой линіи на Крюково и для линій отъ Николаевска на Кротовку, Кинель и Царицынъ, на сумму 331.570 р. 61 к. дѣйствительныхъ;

22) 21 Февраля 1909 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на покрытіе части перерасходовъ по сооруженію линій Балашово-Харьковской и Елецъ-Валуйской, вѣтви Графская—Анна, Нижне-Чирскаго шоссе, а равно жилыхъ домовъ на Восточно-Донецкой линіи, по уплатѣ процентовъ и погашенія по капиталамъ Восточно-Донецкой и Волжско-Соляной линій и Нижне-Чирскаго шоссе и по отчужденію земель подъ Балашово-Харьковскую и Елецъ-Валуйскую линіи и вѣтвь Графская—Анна, на покрытіе части расходовъ, произведенныхъ обществомъ въ періодъ времени съ 1895 по 1899 г.г. на работы и поставки по усиленію и улучшенію дорогъ общества, а также на покрытіе перерасхода по уплатѣ процентовъ и погашенія за время сооруженія линіи Попасная-Никитовка и Крестнинской вѣтви, на сумму 1.039.008 р. 89 к. дѣйствительныхъ [1]);

[1]) Этимъ же положеніемъ Втораго Департамента разрѣшено обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на покрытіе остальной части упомянутыхъ перерасходовъ и расходовъ обратить имѣющіяся у общества сбереженія, доходы и остатки по нѣкоторымъ линіямъ, на общую сумму 1.111.369 р. 33 к.

23) 21 Февраля 1909 года—обществу Лодзинской фабричной желѣзной дороги для образованія оборотнаго капитала дороги, на сумму 190.000 р. дѣйствительныхъ;

24) 6 Февраля 1910 года—обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги на производство работъ и поставокъ по усиленію пропускной и провозной способности, а также по улучшенію названной дороги, на сумму 4.134.920 р. дѣйствительныхъ;

25) 6 Февраля 1910 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на производство работъ по усиленію Козлово—Воронежско—Ростовской линіи, на сумму 1.092.910 р. дѣйствительныхъ;

26) 6 Февраля 1910 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на производство работъ по усиленію и улучшенію названныхъ дорогъ, на сумму 1.783.250 р. дѣйствительныхъ;

27) 6 Февраля 1910 года—обществу Лодзинской фабричной желѣзной дороги на производство работъ и поставокъ по усиленію и улучшенію названной дороги, на сумму 207.278 р. дѣйствительныхъ;

28) 6 Февраля 1910 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на дополнительное оборудованіе этихъ дорогъ 27 пятиосными товарными паровозами и 800 крытыми товарными вагонами, на сумму 2.386.520 р. 50 к. дѣйствительныхъ;

29) 6 Февраля 1910 года—обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на производство работъ по постройкѣ новыхъ вагонныхъ мастерскихъ на станціи Отрожка, по переустройству Воронежскихъ мастерскихъ исключительно подъ паровозный ремонтъ и по развитію Борисоглѣбскихъ и Елецкихъ мастерскихъ, на сумму 3.971.356 р. 30 к. дѣйствительныхъ;

30) 3 Января 1912 года — обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на производство работъ по улучшенію и усиленію названныхъ дорогъ и по дополнительному оборудованію ихъ подвижнымъ составомъ, а также по укладкѣ второго главнаго пути Козлово—

Воронежско—Ростовской линіи на перегонахъ Лиски мостъ-Дивногорская, Евдаково—Сончино и Воронежъ—Отрожка, на сумму 3.985.157 р. дѣйствительныхъ;

31) 3 Января 1912 года—обществу Лодзинской фабричной желѣзной дороги на пріобрѣтеніе двухъ трехосныхъ товарныхъ паровозовъ съ принадлежностями къ нимъ, на сумму 63.110 р. дѣйствительныхъ;

32) 24 Августа 1912 года—обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги на производство работъ и поставокъ по усиленію провозной и пропускной способности, а также по улучшенію названной дороги, на сумму 5.233.720 р. дѣйствительныхъ;

33) 24 Августа 1912 года—обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги на покрытіе части расходовъ по производству работъ по усиленію и улучшенію названной дороги, на сумму 1.044.200 р. дѣйствительныхъ [1]);

34) 2 Января 1913 года—обществу Лодзинской фабричной желѣзной дороги на производство работъ по расширенію Видзевскихъ мастерскихъ названной дороги, на сумму 67.071 р. дѣйствительныхъ;

35) 23 Марта 1913 года—обществу Кувшиновскаго подъѣздного пути на производство работъ и поставокъ по усиленію названнаго пути, на сумму 70.700 р. дѣйствительныхъ;

36) 12 Іюля 1913 года—обществу Московско-Казанской желѣзной дороги на производство работъ по дополнительному оборудованію названной дороги подвижнымъ составомъ, по усиленію ея, по постройкѣ дома для помѣщенія правленія общества и здравницы

---

[1]) Этимъ же положеніемъ Втораго Департамента разрѣшено обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги на покрытіе остальной части расходовъ по означеннымъ работамъ, въ суммѣ 782.530 р., обратить имѣющіеся у общества свободные остатки отъ строительныхъ капиталовъ С.-Петербурго-Витебской Крейцбургъ-Туккумской линій.

для больныхъ бугорчаткою, а также по устройству и оборудованію холодныхъ складочныхъ помѣщеній въ Казани, Симбирскѣ, Рязани и складочнаго помѣщенія на станціи «Москва—Пассажирская», на сумму 14.094.980 р. дѣйствительныхъ [1]);

37) 12 Іюля 1913 года—обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги на производство работъ по усиленію и улучшенію названной дороги, на сумму 1.306.500 р. дѣйствительныхъ;

38) 12 Іюля 1913 года—обществу Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги на производство работъ по укладкѣ второго пути на участкѣ Лиманъ—Яма и по усиленію пропускной способности и улучшенію названной дороги, а также по дополнительному оборудованію ея подвижнымъ составомъ, на сумму 7.049.145 р. дѣйствительныхъ, и

39) 13 Іюля 1913 года—Первому обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи на производство новыхъ работъ по усиленію пропускной и провозной способности и улучшенію рельсовыхъ путей общества и на возмѣщеніе казнѣ выданной обществу, согласно Высочайше утвержденнымъ, 1 Іюня 1898 года, условіямъ сооруженія и эксплоатаціи Феллинъ-Ревельскаго пути, безпроцентной ссуды, на сумму 1.954.800 р. дѣйствительныхъ.

Что касается представленія Министра Путей Сообщенія объ увеличеніи облигаціоннаго капитала общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги для произ-

[1]) Этимъ же положеніемъ Втораго Департамента предоставлено обществу Московско-Казанской желѣзной дороги отнести на свободныя средства, образовавшіяся отъ реализованнаго имъ въ 1906 году облигаціоннаго капитала въ 1.260.000 р. дѣйствительныхъ, разрѣшеннаго къ выпуску для оборудованія автоматическими тормазами товарнаго парка этой дороги,—расходъ въ суммѣ 382.746 р. 76 к., произведенный названнымъ обществомъ за счетъ строительнаго капитала линіи Люберцы-Арзамасъ по поставкѣ въ 1904 году 8 пятиосныхъ пассажирскихъ паровозовъ

водства нѣкоторыхъ работъ по улучшенію и усиленію дороги, на сумму 890.393 р., то таковое представленіе возвращено Вторымъ Департаментомъ названному Министру (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 26 Апрѣля 1907 г.) [1]).

Независимо отъ сего, Высочайше утвержденнымъ 2 Января 1913 года положеніемъ Втораго Департамента разрѣшено увеличеніе акціонернаго капитала общества Лодзинскихъ узкоколейныхъ электрическихъ подъѣздныхъ путей на сумму 505.000 р. нарицательныхъ для покрытія расходовъ по расширенію путей общества Лодзь—Згержъ и Лодзь—Пабіяница, а также расходовъ по изготовленію акцій.

Размѣры строительной стоимости желѣзнодорожныхъ линій увеличены слѣдующими Высочайше утвержденными положеніями Втораго Департамента:

1) 23 Іюня 1909 года—объ увеличеніи строительной стоимости линіи Одесса—Бахмачъ общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги;

2) 13 Апрѣля 1910 года—объ увеличеніи стоимости работъ по постройкѣ линіи Люберцы—Арзамасъ общества Московско-Казанской желѣзной дороги, по сооруженію моста черезъ Волгу на этой дорогѣ и по усиленію ея участка Люберцы—Москва;

3) 13 Іюля 1913 года—объ увеличеніи строительной стоимости желѣзной дороги Жлобинъ—Шепетовка, и

4) 13 Іюля 1913 года—объ увеличеніи строительной стоимости Житомірской желѣзной дороги.

Частичныя измѣненія уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ послѣдовали на основаніи Высочай-

[1]) Этимъ же положеніемъ отклонено ходатайство Министра Путей Сообщенія о разрѣшеніи обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги отнести на дополнительный облигаціонный капиталъ числящійся на кассовыхъ средствахъ сей дороги расходъ въ размѣрѣ 805.405 р. по замѣнѣ въ 1898 г. временныхъ деревянныхъ мостовъ постоянными сооруженіями.

ше утвержденныхъ положеній Втораго Департамента:

1) 20 Мая 1909 года—о дополненіи пункта 3 условій сооруженія и эксплоатаціи Осиповичской вѣтви, Либаво-Роменской желѣзной дороги;

2) 5 Марта 1910 года—объ измѣненіи § 33 устава общества Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги;

3) 14 Іюня 1910 года—объ освобожденіи держателей облигацій общества Вольмарскаго подъѣздного пути на 1.700.000 р. нарицательныхъ отъ 5% сбора съ доходовъ отъ сихъ облигацій;

4) 21 Іюня 1910 года—объ измѣненіи нѣкоторыхъ параграфовъ устава общества Московско-Казанской желѣзной дороги;

5) 14 Января 1911 года—объ обращеніи принадлежащаго обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги подъѣздного пути частнаго пользованія Вырица—Поселокъ въ путь общаго пользованія;

6) 8 Апрѣля 1911 года—объ измѣненіи устава общества Ораніенбаумской электрической желѣзной дороги;

7) 20 Іюня 1911 года—объ освобожденіи общества Троицкой желѣзной дороги отъ обязательства соорудить второй путь отъ станціи Полетаево, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, до станціи Челябинскъ той же дороги;

8) 20 Іюня 1911 года—объ измѣненіи §§ 1, 7 и 21 устава общества Подольской желѣзной дороги;

9) 3 Января 1912 года—объ оставленіи Богословской желѣзной дороги во владѣніи Богословскаго горнозаводскаго общества;

10) 28 Февраля 1912 года—объ измѣненіи §§ 27, 29, 31, 32 и 42 устава общества Московско-Казанской желѣзной дороги;

11) 28 Мая 1912 года—о переименованіи общества Бердяушъ—Лысьвенской желѣзной дороги въ общество Западно-Уральской желѣзной дороги и объ измѣненіи

пункта примыканія этой дороги къ Пермской желѣзной дорогѣ;

12) 28 Мая 1912 года—объ измѣненіи нѣкоторыхъ параграфовъ устава общества Кахетинской желѣзной дороги;

13) 24 Августа 1912 года—объ измѣненіи §§ 7, 21, 41 и 45 устава общества Сѣверо-Восточной Уральской желѣзной дороги;

14) 24 Августа 1912 года—о возобновленіи предоставленнаго дворянину Водинскому права на сооруженіе и эксплоатацію Сквирскаго подъѣздного пути;

15) 24 Августа 1912 года—о дополненіи § 29 условій сооруженія и эксплоатаціи Стародубскаго узкоколейнаго подъѣздного желѣзнодорожнаго пути;

16) 2 Января 1913 года—объ измѣненіи устава общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги;

17) 2 Января 1913 года—объ обращеніи суммъ погасительнаго фонда акціонернаго капитала общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги на пріобрѣтеніе дома для помѣщенія правленія названнаго общества;

18) 2 Января 1913 года—объ измѣненіи § 6 устава общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги;

19) 23 Марта 1913 года—о предоставленіи Московскому обществу для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи льготы по уплатѣ имъ долговъ казнѣ и правительственнымъ учрежденіямъ;

20) 7 Іюля 1913 года—объ измѣненіи §§ 1, 7, 9, 21 и 24 устава общества Семирѣченской желѣзной дороги;

21) 7 Іюля 1913 года—объ измѣненіи § 1 дополненія къ уставу общества Волго-Бугульминской желѣзной дороги, и

22) 13 Іюля 1913 года—объ измѣненіи дополненія къ уставу Саруханово-Куринскаго акціонернаго общества.

Независимо отъ сего Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта, въ засѣданіи 24 Мая 1913 года, положилъ возвратить представленія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія:

а) объ измѣненіи § 4 устава общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей, и

б) о признаніи учредителями общества Семирѣченской желѣзной дороги дѣйствительнаго статскаго совѣтника Путилова и окончившаго курсъ въ Императорскомъ С.-Петербургскомъ университетѣ Палашковскаго.

Кромѣ того Вторымъ Департаментомъ разрѣшены были слѣдующія дѣла, касающіяся частнаго желѣзнодорожнаго строительства:

1) объ измѣненіи въ планѣ производства работъ, назначенныхъ въ составѣ X серіи облигацій общества Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги (Выс. утв. 17 Іюля 1906 г.);

2) о передачѣ четырехъ мостовъ Владикавказской желѣзной дороги въ вѣдѣніе Кубанскаго областного правленія (Выс. утв. 31 Іюля 1906 г.);

3) о разрѣшеніи обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги продать землю, освободившуюся изъ подъ стараго подхода къ станціи Таволжанкѣ (Выс. утв. 12 Января 1907 г.);

4) о разрѣшеніи обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ произвести работы по усиленію пропускной способности сѣверной части Козлово-Воронежско-Ростовской линіи (Выс. утв. 26 Апрѣля 1907 г.);

5) о разрѣшеніи обществу Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги произвести работы по усиленію Калишскаго участка за счетъ суммъ, полученныхъ отъ реализаціи IX серіи негарантированныхъ облигацій общества (Выс. утв. 26 Апрѣля 1907 г.);

6) объ измѣненіи состава предпринимателей по сооруженію Чистяковской желѣзнодорожной вѣтви (Выс. утв. 3 Іюля 1908 г.);

7) о постройкѣ на Московско-Казанской желѣзной дорогѣ паровозныхъ стойлъ за счетъ назначенія на устройство нефтяныхъ баковъ по № 85 расцѣночной вѣдомости 1907 года на работы и поставки по усиленію и улучшенію этой дороги (Выс. утв. 19 Іюня 1909 г.);

8) объ усиленіи и улучшеніи линій общества Московско-Казанской желѣзной дороги за счетъ имѣющихся у общества свободныхъ остатковъ въ облигаціонныхъ капиталахъ выпусковъ по 1898 годъ включительно (Выс. утв. 3 Января 1912 г.), и

9) о передачѣ старыхъ желѣзнодорожныхъ мостовъ черезъ рѣки Терекъ и Малку на Владикавказской желѣзной дорогѣ въ распоряженіе Терскаго областного правленія (Выс. утв. 12 Іюля 1913 г.).

---

*

Отдаленіе сроковъ реализаціи капиталовъ, постройки дорогъ и открытія правильнаго на нихъ движенія.

За истекшія семь лѣтъ на разсмотрѣніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта поступило значительное число дѣлъ объ отдаленіи сроковъ какъ приступа къ работамъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и окончанія ихъ, такъ и реализаціи акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Изъ дѣлъ первой группы Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта были разсмотрѣны слѣдующія дѣла, по коимъ положенія Департамента удостоились Высочайшаго утвержденія:

1) 17 Іюля 1906 года—о продленіи срока окончанія постройки желѣзнодорожной линіи Навля—Конотопъ, Московско-Кіево-Воронежской дороги;

2) 31 Іюля 1906 года—объ отдаленіи срока окончанія постройки вѣтви Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги Зомбковице—Сончевъ;

3) 2 Декабря 1906 года—о продленіи срока окончанія постройки городского участка Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой желѣзной дороги;

4) 26 Апрѣля 1907 года—объ отдаленіи срока окончанія постройки и перестройки желѣзнодорожной линіи отъ ст. Навля до ст. Терещенская и постройки новаго подхода къ ст. Конотопъ;

5) 26 Апрѣля 1907 года—объ отдаленіи срока окончанія постройки Астраханской желѣзной дороги;

6) 19 Мая 1907 года—объ отдаленіи срока окончанія сооруженія Чистяковской вѣтви Екатерининской желѣзной дороги;

7) 29 Іюня 1907 года—объ отдаленіи срока окончанія сооруженія Государево-Байракскихъ вѣтвей Екатерининской желѣзной дороги;

8) 16 Ноября 1907 года—объ отдаленіи сроковъ окончанія постройки желѣзнодорожной линіи Люберцы—Арзамасъ и сооруженія моста черезъ рѣку

Волгу близъ станціи Свіяжскъ на Рязанско-Казанской желѣзной дорогѣ;

9) 24 Апрѣля 1908 года—объ отдаленіи сроковъ пріобрѣтенія обществомъ Виляновской желѣзной дороги путей, принадлежавшихъ Гуссу и Родысу, и переустройства означенной дороги и путей для паровой тяги;

10) 3 Іюля 1908 года—объ отдаленіи срока окончанія постройки Астраханской желѣзной дороги;

11) 7 Декабря 1908 года—объ отдаленіи срока окончанія сооруженія Алапаевской вѣтви Пермской желѣзной дороги;

12) 21 Февраля 1909 года—о срокѣ открытія правильнаго движенія на перешитомъ въ широкую колею участкѣ Красный—Кутъ—Переправа Рязанско-Уральской желѣзной дороги;

13) 30 Ноября 1909 года—объ отдаленіи срока окончанія постройки южнаго участка Астраханской желѣзной дороги;

14) 30 Ноября 1909 года—объ отдаленіи сроковъ приступа къ работамъ по постройкѣ продолженія Яблонна-Ваверскаго подъѣздного пути отъ Вавера до Карчева и окончанія этихъ работъ;

15) 13 Апрѣля 1910 года—объ отдаленіи сроковъ приступа къ работамъ по постройкѣ вѣтви Стржемешице—Пекло Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ и окончанія сооруженія этой вѣтви;

16) 14 Января 1911 года—объ отдаленіи срока окончанія сооруженія Алапаевской вѣтви Пермской желѣзной дороги;

17) 14 Января 1911 года—о продленіи срока окончанія постройки Екатеринодарскаго подъѣздного пути Владикавказской желѣзной дороги;

18) 8 Апрѣля 1911 года—объ отдаленіи срока окончанія постройки участка Волго-Бугульминской желѣзной дороги Мелекесъ—Бугульма;

19) 3 Января 1912 года—объ отдаленіи срока для представленія на утвержденіе общаго проекта

постройки подъѣздного пути Малая Охта—Колтуши;

20) 23 Іюня 1912 года—объ опредѣленіи срока окончанія постройки участка Волго-Бугульминской желѣзной дороги Мелекесъ—Бугульма;

21) 24 Августа 1912 года—объ отдаленіи срока окончанія постройки желѣзнодорожной линіи Люберцы—Арзамасъ общества Московско-Казанской желѣзной дороги;

22) 13 Іюля 1913 года—объ отдаленіи срока приступа къ работамъ по сооруженію Западно-Уральской желѣзной дороги, и

23) 13 Іюля 1913 года—объ отдаленіи срока окончанія постройки подъѣздного пути Малая Охта—Колтуши.

Изъ дѣлъ второй группы Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта были разсмотрѣны и удостоились Высочайшаго утвержденія слѣдующія дѣла:

1) 26 Апрѣля 1907 года—объ отсрочкѣ взноса строительнаго капитала общества Гроецкаго подъѣздного пути;

2) 7 Декабря 1908 года—объ отдаленіи срока взноса строительнаго капитала линіи общества Гроецкаго подъѣздного пути Пясечно—Черскъ, съ вѣтвью на Гройцы, и вѣтви того же пути къ станціи Варшава Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, и

3) 3 Января 1912 года—объ отдаленіи срока взноса 50% акціонернаго капитала общества Ораніенбаумской электрической желѣзной дороги.

Независимо отъ сего Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта отклонено представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія объ отдаленіи срока взноса 50% акціонернаго капитала общества Крымской желѣзной дороги (Полож. Втор. Деп. Гос. Сов. Выс. утв. 23 Іюня 1912 г.).

Изъ дѣлъ, относящихся къ обѣимъ группамъ, Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта были разсмотрѣны и удостоились Высочайшаго утвержденія нижеслѣдующія:

1) 17 Іюля 1906 года—объ отдаленіи сроковъ для взноса 50% акціонернаго капитала общества Вольмарскаго подъѣздного пути и окончанія сооруженія этого пути;

2) 13 Іюня 1907 года—объ отдаленіи сроковъ взноса акціонернаго капитала общества Вольмарскаго подъѣздного пути и окончанія сооруженія этого пути;

3) 4 Іюня 1908 года—объ отдаленіи сроковъ взноса акціонернаго капитала общества Вольмарскаго подъѣздного пути и окончанія сооруженія этого пути;

4) 30 Ноября 1909 года—объ отдаленіи сроковъ взноса акціонернаго капитала общества Вольмарскаго подъѣздного пути и окончанія сооруженія этого пути, и

5) 30 Ноября 1909 года—объ отдаленіи сроковъ приступа къ работамъ и окончанія работъ по переустройству Виляновской желѣзной дороги и путей, принадлежавшихъ Гуссу и Родысу, а также срока взноса строительнаго капитала линіи Пясечно-Черскъ общества Гроецкаго подъѣздного пути.

За разсматриваемый періодъ времени на обсужденіе Втораго Департамента поступили три дѣла по возраженіямъ правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги. Сущность ихъ заключалась въ слѣдующемъ:

По возраженію правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги противъ распоряженія Министра Путей Сообщенія о недѣйствительности постановленій перваго общаго собранія акціонеровъ этого общества, за исключеніемъ выбора директоровъ правленія.

7 Іюня 1908 года состоялось первое общее собраніе акціонеровъ общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, на которомъ, вопреки § 41 устава сего общества, кромѣ выбора директоровъ правленія, состоялись постановленія и по другимъ предметамъ. Копія протокола означеннаго общаго собранія акціонеровъ 9 того же Іюня была представлена правленіемъ общества въ Министерство Путей Сообщенія. Вслѣдствіе сего Министръ Путей Сообщенія, отношеніемъ отъ 19 Іюля 1908 года, увѣдомилъ правленіе общества, что постановленія общаго собранія 7 Іюня, какъ нарушающія требованія устава общества, должны быть признаны недѣйствительными, за исключеніемъ выбора директоровъ, и предложилъ обществу созвать чрезвычайное общее собраніе для новаго разсмотрѣнія вопросовъ, разрѣшенныхъ первымъ собраніемъ. Созванное 28 Января сего года чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ признало, однако, протестъ Министра Путей Сообщенія неправильнымъ, какъ послѣдовавшій по истеченіи установленнаго для сего въ § 42 устава двухнедѣльнаго срока, и положило считать всѣ постановленія перваго собранія разрѣшенными правильно и вступившими въ законную силу. Означенное постановленіе чрезвычайнаго общаго собранія вновь было опротестовано 12 Февраля сего года со стороны Министра Путей Сообщенія, противъ чего правленіе общества 26 Февраля вновь заявило возраженіе, ссылаясь на то, что послѣдовавшія по настоящему дѣлу распоряженія Министра Путей Сообщенія представляются несогласными съ постановленіями устава общества.

Въ силу § 19 устава общества возраженіе это внесено было Министромъ Путей Сообщенія на уваженіе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта.

Сообразивъ обстоятельства дѣла, Второй Департаментъ принялъ на видъ, что, согласно § 42 устава общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, исполненіе постановленій общаго собранія акціонеровъ названнаго общества пріостанавливается въ случаѣ, если Министръ Путей Сообщенія признаетъ таковыя постановленія неправильными. Означенное право Министра ограничено, однако, въ силу того же § устава двухнедѣльнымъ срокомъ со времени поступленія протокола общаго собранія въ Министерство Путей Сообщенія; если же въ теченіе указаннаго срока не послѣдуетъ замѣчаній Министра Путей Сообщенія, то постановленія общаго собранія вступаютъ въ законную силу и приводятся въ исполненіе, причемъ изъ дѣйствія сего правила изъяты лишь постановленія общихъ собраній, относящіяся до расчетовъ общества съ Правительствомъ. Вслѣдствіе этого и принимая во вниманіе, что протоколъ перваго общаго собранія акціонеровъ Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги былъ сообщенъ Министерству Путей Сообщенія 9 Іюня 1908 года, заявленіе же Министра о неправильности постановленій, состоявшихся на этомъ общемъ собраніи, послѣдовало лишь 19 Іюля того же года, Департаментъ не могъ не признать, что постановленія упомянутаго общаго собранія вступили въ законную силу за истеченіемъ указаннаго въ § 42 устава общества двухнедѣльнаго срока для предъявленія Министромъ Путей Сообщенія своихъ замѣчаній по поводу означенныхъ постановленій. Само собою разумѣется, однако, что пропускъ вышеозначеннаго срока не можетъ почитаться устраняющимъ допущенное общимъ собраніемъ нарушеніе устава общества. Несвоевременное опротестованіе Министромъ Путей Сообщенія постановленій общаго собранія лишаетъ, правда, Правительство

возможности пріостановить ихъ исполненіе. Что же касается частныхъ лицъ и учрежденій, интересы коихъ могли бы оказаться затронутыми постановленіями общаго собранія, состоявшимися въ нарушеніе устава общества, то за ними, конечно, остается возможность домогаться возстановленія нарушенныхъ правъ ихъ въ судебномъ порядкѣ.

Въ виду изложеннаго, Второй Департаментъ, въ засѣданіи 2 Іюня 1909 года, представленіе Министра Путей Сообщенія по настоящему дѣлу отклонилъ.

По возраженію правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги противъ распоряженія Министра Путей Сообщенія о недѣйствительности постановленія общаго собранія акціонеровъ общества объ отнесеніи на строительный капиталъ гербоваго сбора съ акцій.

Чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, состоявшееся 2 Декабря 1908 года, постановило разрѣшить правленію общества покрыть произведенный расходъ по уплатѣ гербоваго сбора съ акцій общества въ суммѣ 50.000 р. изъ строительнаго капитала дороги. Съ своей стороны, Министръ Путей Сообщенія призналъ, однако, означенное постановленіе неправильнымъ, такъ какъ, на основаніи § 21 устава общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, на счетъ строительнаго капитала относятся сборы и налоги лишь съ капитала облигаціоннаго, о чемъ 17 Декабря того же года и было сообщено правленію общества. Не соглашаясь съ указаннымъ распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія, правленіе представило свое возраженіе, которое, на основаніи § 19 устава, внесено было Тайнымъ Совѣтникомъ Рухловымъ на уваженіе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта.

Обсудивъ изложенное, Второй Департаментъ замѣтилъ, что на строительные капиталы желѣзнодорожныхъ обществъ могутъ быть относимы лишь такіе расходы, кои точно и опредѣленно указаны въ уставахъ подлежащихъ обществъ. По отношенію къ обществу Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги означенные расходы исчерпывающимъ образомъ перечислены въ § 21 устава названной дороги. Однако, среди нихъ не упомянуто о расходѣ по оплатѣ гербовымъ

сборомъ выпускаемыхъ обществомъ акцій. Поэтому отнесеніе этого расхода на строительный капиталъ дороги должно быть признано несогласнымъ съ уставомъ ея. Считая въ виду сего вполнѣ правильнымъ распоряженіе Министра Путей Сообщенія, коимъ постановленіе общаго собранія акціонеровъ общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги объ обращеніи указаннаго расхода на счетъ строительнаго капитала дороги признано недѣйствительнымъ, Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта, въ засѣданіи 2 Іюня 1909 года, возраженіе правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги противъ означеннаго распоряженія Министра Путей Сообщенія оставилъ безъ послѣдствій.

По возраженію правленія общества Сѣверо - Донецкой желѣзной дороги на отказъ Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія включить финансовые расходы въ расцѣночную вѣдомость названной дороги.

Правленіе общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги представило въ Сентябрѣ мѣсяцѣ 1910 года Министерству Финансовъ расчетъ суммъ, потребныхъ обществу на уплату, за время сооруженія линіи Льговъ—Родаково съ вѣтвями, процентовъ по акціонерному и облигаціонному его капиталамъ, пошлинъ и налоговъ по облигаціонному капиталу, а равно и расходовъ по выпуску акцій и облигацій общества, причемъ ходатайствовало объ одобреніи этого расчета и о направленіи его въ Министерство Путей Сообщенія для включенія подлежащихъ суммъ въ расцѣночную вѣдомость на сооруженіе названной линіи. Независимо отъ сего, до полученія отвѣта Министерства Финансовъ на означенное ходатайство, правленіе общества представило 1/3 Февраля 1911 года на утвержденіе Министра Путей Сообщенія послѣднюю часть расцѣночной вѣдомости на постройку линій первой очереди Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, со включеніемъ въ эту часть упомянутыхъ выше финансовыхъ расходовъ общества, въ суммѣ 12.281.824 р. 73 к.

Министерство Финансовъ, разсмотрѣвъ указанное ходатайство правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, нашло, что въ уставѣ общества не

содержится постановленій о внесеніи въ расцѣночную вѣдомость расходовъ по уплатѣ процентовъ по акціямъ и облигаціямъ и пошлинъ и налоговъ по облигаціямъ за время постройки, а равно расходовъ по выпуску акцій и облигацій; между тѣмъ включеніе этихъ расходовъ въ означенную вѣдомость имѣло бы послѣдствіемъ расширеніе правъ, предоставленныхъ по уставу акціонерамъ общества, ибо въ такомъ случаѣ въ ихъ распоряженіе поступила бы половина свободнаго остатка не только отъ строительной стоимости вышеупомянутыхъ линій первой очереди, но и отъ кредитовъ, предназначенныхъ на финансовые расходы. Вслѣдствіе этого названное Министерство, по соглашенію съ Министерствомъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролемъ, не признало возможнымъ удовлетворить заявленное правленіемъ общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги ходатайство о включеніи сказанныхъ расходовъ въ расцѣночную вѣдомость дороги, о чемъ правленіе и было поставлено въ извѣстность Министерствомъ Финансовъ 25/26 Апрѣля 1911 года.

Возражая противъ сего, правленіе общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги въ заявленіи, представленномъ въ Министерство Финансовъ 23 Мая того же года, объяснило, что приведенное рѣшеніе Министерства неправильно какъ съ формальной стороны, такъ и по существу.

Не находя, съ своей стороны, возможнымъ изъявить согласіе на включеніе финансовыхъ расходовъ общества въ расцѣночную вѣдомость названнаго общества, Министры Финансовъ и Путей Сообщенія представили Второму Департаменту Государственнаго Совѣта приведенныя возраженія правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, вмѣстѣ съ своими по сему предмету соображеніями.

Обсудивъ вышеизложенное, Департаментъ замѣтилъ, что, согласно установившейся въ желѣзнодорожномъ строительствѣ практикѣ, расцѣночныя вѣ-

домости должны представлять собою какъ указаніе отдѣльныхъ предстоящихъ при сооруженіи линіи работъ съ обозначеніемъ ихъ стоимости, такъ и исчисленіе всѣхъ вообще расходовъ, составляющихъ строительную стоимость желѣзной дороги.

Въ соотвѣтствіи съ симъ въ § 6 Высочайше утвержденнаго, 4 Іюня 1908 года, устава общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги постановлено, что исполнительная расцѣночная вѣдомость названной дороги должна обнимать всю строительную стоимость линій первой очереди, кромѣ вѣтви на Никитовку (§ 9), причемъ стоимость эта, включая подвижной составъ и оборотный капиталъ дороги, устанавливается въ опредѣленной суммѣ около 72.000.000 р. дѣйствительныхъ. Затѣмъ, въ § 21 того же устава указано, что за счетъ строительнаго капитала линій первой очереди (§ 9) производятся расходы: а) собственно по сооруженію означенныхъ линій *согласно расцѣночной вѣдомости*, б) по уплатѣ процентовъ на акціонерный и облигаціонный капиталы общества за время сооруженія этихъ линій, и в) по изготовленію акцій и облигацій и по оплатѣ за время постройки всѣхъ пошлинъ и налоговъ, которые будутъ подлежать взиманію съ облигаціоннаго капитала въ Россіи и за границею. Такимъ образомъ въ изложенномъ постановленіи расходы, предусмотрѣнные расцѣночною вѣдомостью, выдѣлены въ особую категорію отъ расходовъ, составляющихъ предметъ финансовой смѣты общества, а потому слѣдуетъ признать, что никакіе иные расходы, кромѣ строительныхъ, включенію въ расцѣночную вѣдомость не подлежатъ.

По изложеннымъ соображеніямъ Департаментъ, въ засѣданіи 20 Декабря 1911 года, призналъ распоряженія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія о невключеніи финансовой смѣты общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги въ расцѣночную вѣдомость на сооруженіе этой дороги правильными и отвѣчающими точному смыслу содержащихся въ

уставѣ общества постановленій, а потому возраженія правленія общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги на означенныя распоряженія оставилъ безъ послѣдствій.

Кромѣ всѣхъ вышеуказанныхъ дѣлъ на разсмотрѣніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта восходило также два дѣла о ликвидаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій, а именно—акціонернаго каменноугольнаго общества Нижней Крынки и общества Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой желѣзной дороги. Дѣла эти заключались въ слѣдующемъ.

О ликвидаціи взаимоотношеній казны и несостоятельнаго акціонернаго каменноугольнаго общества Нижней Крынки по сооруженію и эксплоатаціи Нижне-Крынской желѣзнодорожной вѣтви.

На основаніи Высочайше утвержденныхъ 11 Іюня 1900 года условій сооруженія и эксплоатаціи Нижне-Крынской вѣтви, акціонерному каменноугольному обществу Нижней Крынки разрѣшено было построить на собственныя средства названную желѣзнодорожную вѣтвь съ послѣдующею передачею ея въ собственность и эксплоатацію казны.

По окончаніи сооруженія, Нижне-Крынская вѣтвь была передана въ казну и открыта для движенія въ 1901 году; но вскорѣ затѣмъ, а именно въ Апрѣлѣ 1903 года, общество Нижней Крынки было объявлено несостоятельнымъ и по дѣламъ его было образовано конкурсное управленіе. При этомъ оказалось, что отчужденныя подъ означенную вѣтвь земли не оплачены владѣльцамъ ихъ и что невыполненнымъ осталось указанное въ условіяхъ сооруженія вѣтви требованіе о заключеніи обществомъ договора съ казною о порядкѣ возмѣщенія строительной стоимости вѣтви изъ провозныхъ платъ и о гарантіи ея грузооборота въ видѣ отправки съ конечнаго пункта вѣтви не менѣе 4.000.000 пудовъ въ годъ каменнаго угля и кокса.

Вслѣдствіе сего Министерство Путей Сообщенія предъявило къ несостоятельному обществу Нижней Крынки претензію, исчисленную въ суммѣ 991.200 р.

Съ своей стороны конкурсное управленіе по дѣламъ названнаго общества возбудило ходатайство о прекращеніи казною заявленной ею претензіи при условіи отказа со стороны кредиторовъ и правопреем-

никовъ несостоятельнаго должника отъ правъ на возмѣщеніе строительной стоимости вѣтви и отъ всякихъ вообще требованій по взаимоотношеніямъ общества и казны, вытекающимъ изъ Высочайше утвержденныхъ условій сооруженія и эксплоатаціи Нижне-Крынской вѣтви.

Имѣя въ виду недостаточную обезпеченность претензіи казны, обусловленную какъ допущенными при постройкѣ вѣтви отступленіями отъ Высочайше утвержденныхъ условій сооруженія и эксплоатаціи ея, такъ и имущественною несостоятельностью общества, Министръ Путей Сообщенія призналъ вышеозначенное ходатайство конкурснаго управленія заслуживающимъ вниманія и полагалъ, что интересамъ казны соотвѣтствуетъ окончаніе всѣхъ ея расчетовъ съ несостоятельнымъ обществомъ на такихъ основаніяхъ, которыя вполнѣ гарантировали бы государственное казначейство отъ возможности какихъ либо требованій со стороны названнаго общества или его правопреемниковъ на будущее время и обезпечивали бы безвозмездное пріобрѣтеніе вѣтви въ собственность казны. Согласно выработаннымъ въ семъ отношеніи предположеніямъ, въ удовлетвореніе претензіи казны, въ размѣрѣ около 30.000 р., объ уплатѣ ей суммы вознагражденія за отчужденныя земли, конкурсное управленіе обязывалось внести въ казну 6.000 р. и выдать ей дарственную запись на принадлежащій обществу Нижней Крынки участокъ земли, занятый подъ вѣтвь. Независимо отъ сего, названное управленіе должно было выдать обязательство, за себя и за правопреемниковъ несостоятельнаго общества, вполнѣ гарантирующее казну отъ какихъ бы то ни было требованій, имѣющихъ отношеніе къ постройкѣ и эксплоатаціи вѣтви, какъ за прошлое, такъ и за будущее время, въ томъ числѣ и отъ требованія о возмѣщеніи строительной стоимости линіи. Имѣя, затѣмъ, въ виду, что заключеніе проектируемаго соглашенія не соотвѣтствовало Высочайше утвержденнымъ 11 Іюня

1900 года условіямъ сооруженія и эксплоатаціи Нижне-Крынской вѣтви, Министръ Путей Сообщенія внесъ это дѣло на уваженіе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта.

Обсудивъ изложенное, Департаментъ замѣтилъ, что вслѣдствіе несоблюденія, при приступѣ къ постройкѣ Нижне-Крынской вѣтви, изложенныхъ въ Высочайше утвержденныхъ 11 Іюня 1900 года условіяхъ сооруженія и эксплоатаціи названной вѣтви требованій о предоставленіи предпринимателемъ надлежащихъ обезпеченій въ уплатѣ слѣдующаго за отчужденныя земли вознагражденія и о заключеніи особаго договора между обществомъ Нижней Крынки и казною относительно порядка возмѣщенія строительной стоимости линіи и гарантіи ея грузооборота, предъявленная нынѣ казною къ конкурсному управленію по дѣламъ несостоятельнаго общества претензія о возмѣщеніи произведенныхъ казною за счетъ общества расходовъ и понесенныхъ ею убытковъ по эксплоатаціи линіи не можетъ быть признана вполнѣ безспорною. Независимо отъ сего, участіе казны въ конкурсной массѣ несостоятельнаго общества можетъ обезпечить казнѣ, по удостовѣренію Министра Путей Сообщенія, возмѣщеніе, наряду съ прочими кредиторами несостоятельнаго общества, лишь незначительной части произведенныхъ ею расходовъ. Между тѣмъ, въ случаѣ заключенія съ конкурснымъ управленіемъ названнаго общества проектируемаго Тайнымъ Совѣтникомъ Рухловымъ соглашенія, казна освобождается отъ обязательства погашать строительную стоимость вѣтви изъ провозныхъ платъ и получаетъ безвозмездно, въ возмѣщеніе своихъ расходовъ и убытковъ, желѣзнодорожную вѣтвь вмѣстѣ съ оборудованіями и принадлежностями, представляющую по расцѣночной вѣдомости крупную цѣнность въ 458.000 р., безъ стоимости отчужденія и рельсовъ.

Признавая, въ виду сего, что намѣченный Министромъ Путей Сообщенія способъ ликвидаціи взаимо-

отношеній между казною и несостоятельнымъ обществомъ Нижней Крынки наиболѣе обезпечиваетъ, при настоящемъ положеніи дѣла, интересы казны, Департаментъ принялъ затѣмъ во вниманіе, что заключеніе соотвѣтствующаго договора выходитъ изъ предѣловъ власти распорядительнаго управленія, въ виду несоотвѣтствія такого договора съ Высочайше утвержденными условіями сооруженія и эксплоатаціи Нижне-Крынской вѣтви. Вслѣдствіе сего Департаментъ призналъ нужнымъ предоставить Министру Путей Сообщенія право заключить, съ отступленіями отъ вышеупомянутыхъ условій, соотвѣтственное соглашеніе съ конкурснымъ управленіемъ по дѣламъ названнаго общества на тѣхъ основаніяхъ, какія онъ, Министръ, признаетъ выгодными и отвѣчающими интересамъ казны.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 3 Января 1912 года.

О ликвидаціи предпріятій общества Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой желѣзной дороги.

За состоявшимся 13 Декабря 1906 года опредѣленіемъ С.-Петербургскаго коммерческаго суда объ объявленіи общества Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой желѣзной дороги несостоятельнымъ должникомъ дорога эта, со всѣми вѣтвями и вспомогательными при ней предпріятіями, была принята, на точномъ основаніи статьи 142 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (Свод. Зак., т. XII, ч. 1, изд. 1906 г.), во временное завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія, для эксплоатаціи за счетъ общества. При этомъ учрежденной при Министерствѣ Путей Сообщенія для завѣдыванія названною дорогою особой комиссіи было поручено разработать вопросъ о способахъ окончательной ликвидаціи дѣлъ общества. Выработанныя по этому предмету предположенія были засимъ, въ порядкѣ статьи 143 того же устава, внесены на разсмотрѣніе совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, который, разсмотрѣвъ

дѣло въ связи съ подробными расчетами относительно финансоваго положенія предпріятій общества, призналъ, что изъ числа трехъ указанныхъ упомянутою статьею закона способовъ ликвидаціи дѣлъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ данномъ случаѣ наиболѣе отвѣчающею интересамъ казны и кредиторовъ общества мѣрою является продажа предпріятія общества Приморской желѣзной дороги съ публичнаго торга, при условіи участія въ торгахъ и казны на одинаковыхъ съ другими соискателями на покупку этого предпріятія основаніяхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ имѣя въ виду, съ одной стороны, что Уставъ Гражданскаго Судопроизводства (Свод. Зак., т. XVI, ч. 1, изд. 1892 г.) не предусматриваетъ порядка продажи желѣзныхъ дорогъ съ публичныхъ торговъ, а съ другой—что, съ продажею предпріятія общества Приморской желѣзной дороги съ торговъ, уставъ названнаго общества не можетъ имѣть дальнѣйшаго примѣненія, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ выработалъ проекты: условій продажи съ публичнаго торга названнаго предпріятія и условій эксплоатаціи и выкупа его въ казну, въ случаѣ осуществленія таковой продажи. По одобреніи Совѣтомъ Министровъ изъясненныхъ предположеній, Министръ Путей Сообщенія вошелъ во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ ходатайствомъ о разрѣшеніи Правительству избрать способомъ ликвидаціи дѣлъ общества Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой желѣзной дороги продажу предпріятія этого общества съ публичнаго торга и объ утвержденіи условій дальнѣйшей, по совершеніи таковой продажи, эксплоатаціи предпріятія и выкупа его въ казну. Вмѣстѣ съ симъ Тайный Совѣтникъ Рухловъ объяснилъ, что по разрѣшеніи вопроса о порядкѣ ликвидаціи дѣлъ общества Приморской желѣзной дороги, въ смыслѣ обращенія ея въ продажу съ публичныхъ торговъ, Правительствомъ будутъ внесены на разсмотрѣніе законодательныхъ учрежденій проектъ упомянутыхъ выше условій про-

изводства этой продажи и предположеніе объ отпускѣ изъ государственнаго казначейства средствъ, обезпечивающихъ казнѣ возможность выступить на торгахъ соискателемъ на покупку дороги.

Обратясь къ обсужденію вышеизложеннаго, Департаментъ замѣтилъ, что статья 143 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ предусматриваетъ три способа ликвидаціи дѣлъ несостоятельныхъ обществъ и удовлетворенія ихъ кредиторовъ, а именно Правительство имѣетъ право: 1) временно продолжать эксплоатацію желѣзной дороги за счетъ общества, съ обращеніемъ на удовлетвореніе кредиторовъ той части приносимыхъ дорогою доходовъ, которая окажется свободною за покрытіемъ всѣхъ эксплоатаціонныхъ расходовъ и за уплатою процентовъ и погашенія по обезпеченнымъ достояніемъ дороги обязательствамъ, или 2) приступить къ выкупу дороги у признаннаго несостоятельнымъ общества, не ожидая опредѣленнаго для сего уставомъ дороги срока, или же 3) продать дорогу съ публичнаго торга. Имѣющіяся въ представленіи по настоящему дѣлу данныя о стоимости предпріятія общества Приморской желѣзной дороги, его задолженности и доходности не оставляютъ сомнѣній въ томъ, что избранный Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ способъ ликвидаціи дѣлъ названнаго общества, т. е. обращеніе предпріятія, въ полномъ его составѣ, въ публичную продажу, представлялся наиболѣе цѣлесообразнымъ. Этотъ способъ, не налагая на казну непосредственнаго обязательства пріобрѣсти дорогу, вмѣстѣ съ тѣмъ, не лишаетъ, однако, Правительство права принять участіе въ публичныхъ торгахъ съ цѣлью покупки дороги въ собственность казны, въ случаѣ, еслибы таковая покупка была признана выгодною или полезною. Наряду съ симъ продажа дороги съ публичнаго торга болѣе, чѣмъ другіе указанные въ законѣ способы ликвидаціи дѣлъ несостоятельнаго желѣзнодорожнаго общества, обезпечиваетъ кредиторамъ, къ числу коихъ принадле-

житъ въ данномъ случаѣ и казна, въ качествѣ держательницы облигацій общества Приморской желѣзной дороги, возможность полученія наивысшей продажной цѣны при отчужденіи предпріятія. Въ виду сего не встрѣчая, съ своей стороны, препятствій къ избранію, согласно постановленію Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, способомъ ликвидаціи дѣлъ общества означенной дороги продажу ея съ публичнаго торга и къ предоставленію Министру Путей Сообщенія соотвѣтствующаго по сему предмету полномочія, Департаментъ затруднился, однако, одобрить проектированныя Министромъ Путей Сообщенія обязательныя для лица, пріобрѣвшаго Приморскую дорогу, условія будущей ея эксплоатаціи и выкупа въ казну. Въ этомъ отношеніи Департаментъ замѣтилъ, что упомянутыя условія могутъ получить практическое примѣненіе лишь въ томъ случаѣ, если законодательными учрежденіями будутъ приняты и получатъ Высочайшее утвержденіе проектированныя Правительствомъ для продажи названной дороги съ публичнаго торга правила, коими (напримѣръ § 14 ихъ) до нѣкоторой степени предрѣшается объемъ переходящихъ на покупщика дороги правъ и обязанностей. Между тѣмъ означенныя правила могутъ, при разсмотрѣніи ихъ законодательными учрежденіями, подвергнуться измѣненіямъ и, слѣдовательно, оказаться, по утвержденіи ихъ законодательною властью, въ противорѣчіи съ представленными на обсужденіе Втораго Департамента условіями будущей эксплоатаціи означенной дороги. Вслѣдствіе сего Департаментъ призналъ предпочтительнымъ не входить въ ближайшее обсужденіе этихъ условій, впредь до утвержденія, въ установленномъ порядкѣ, правилъ для продажи Приморской желѣзной дороги съ публичнаго торга.

На семъ основаніи Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта предоставилъ Министру Путей Сообщенія, для ликвидаціи дѣлъ несостоятельнаго общества Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой

желѣзной дороги, назначить эту дорогу и вспомогательныя при ней предпріятія въ продажу съ публичнаго торга.

Положеніе Втораго Департамента Государственнаго Совѣта по настоящему дѣлу Высочайше утверждено 23 Іюня 1912 года.

. Перечень желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенныхъ къ сооруженію на основаніи ысочайше утвержденныхъ положеній Втораго Департамента Государственнаго Совѣта за время съ 1906 по 1913 годъ.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.		Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913 г.
				Гарантированнаго.	Негарантированнаго.	
		Р	у	б	л	и.
1) Алапаевская линія (31 Іюля 1906 г.)	64	1.538.210	—	—	—	Открыто правильное движеніе.
2) Кахетинская желѣзная дорога (31 Іюля 1906 г.[1])	170	—	2.400.000	—	9.600.000	Утрачено право на постройку.
3) Сушиченская желѣзнодорожная вѣтвь (2 Декабря 1906 г.)	30	700.000	—	—	—	» »
4) Лодзинскіе узкоколейные электрическіе подъѣздные пути (трамваи) (27 Марта 1907 г.) .	40	—	600.000	—	1.000.000	Открыто правильное движеніе.
5) Горско-Ивановская желѣзнодорожная вѣтвь (19 Мая 1907 г.)	12	243.690	—	—	—	» »

[1]) Сооруженіе означенной дороги было разрѣшено Высочайше утвержденнымъ 10 Марта 1900 г. уставомъ общества Кахетинской желѣзной дороги. Настоящимъ же положеніемъ лишь возобновлено дѣйствіе этого устава.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.		Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913 г
				Гарантированнаго.	Негарантированнаго.	
		Р	у	б	л	и.
6) Желѣзнодорожная линія Ваверъ-Карчевъ общества Варшавскаго подъѣздного пути «Яблонна-Ваверъ» (13 Іюня 1907 г.).	20	434.000	— [1]	—	— [1]	Сооружается.
7) Желѣзнодорожная линія отъ станціи Мелекесъ до города Бугульмы (29 Іюня 1907 г.)	247	9.804.147	1.217.800	13.095.000	—	Открыто правильное движеніе.
8) Сѣверо - Донецкая желѣзная дорога (4 Іюля 1908 г.)	850	72.000.000	10.000.000	83.466.937	—	» »
9) Либаво-Бернатенскій пригородный трамвай (14 Іюля 1908 г.) . . .	43	850.000	—	—	—	Утрачено право на постройку.
10) Желѣзнодорожная вѣтвь Стржемешицы — Пекло (14 Іюля 1908 г.).	7,25	307.370	—	—	—	Не сооружается.
11) Прищепная желѣзнодорожная вѣтвь (14 Іюля 1908 г.)	8	254.590	—	—	—	Открыто правильное движеніе.
12) Ширококолейная линія отъ станціи Кокандъ, Средне-Азіатской желѣзной дороги, до города Намангана, Ферганской обл. (14 Іюля 1908 г.) [2] . .	86	4.000.000	1.516.000	—	4.548.000	» »
13) Верейцевская вѣтвь отъ станціи Верейцы, Либаво-Роменской желѣзной дороги, до фольварка Гродзенки, съ отвѣтвленіемъ къ мѣстечку Холуй (17 Іюля 1908 г.) . . .	53	703.420	—	—	—	» »

[1]) Акціи и облигаціи должны были быть выпущены въ соотношеніи нарицательной сумм первыхъ къ нарицательной суммѣ вторыхъ, какъ 1 : 3.

[2]) 13 Апрѣля 1910 г. Высочайше утвержденъ новый уставъ общества Кокандъ—Наманганско желѣзной дороги. Согласно этому уставу размѣръ акціонернаго капитала пониженъ до 800.000 р а облигаціямъ общества, выпускаемымъ на сумму до 3.799.845 р., предоставлена правительственна гарантія.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.		Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913 г.
				Гарантированнаго.	Негарантированнаго.	
		Р	у	б	л	и.
14) Ширококолейная желѣзнодорожная линія Одесса-Бахмачъ общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги (17 Іюля 1908 г.) [1] . . .	619	55.628.000	—	73.501.713	—	Сооружается.
15) Гербы-Кѣлецкая желѣзная дорога отъ станціи Кѣльцы Привислинскихъ дорогъ до пограничнаго пункта Гербы, съ переустройствомъ существующей Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги на широкую колею (17 Іюля 1908 г.) . . .	139,5	7.168.000	382.000	9.280.000	—	Открыто правильное движеніе.
16) Ейская желѣзная дорога (17 Іюля 1908 г.)	135	7.000.000	1.200.000	7.570.000	—	» »
17) Армавиръ-Туапсинская желѣзная дорога (17 Іюля 1908 г.)	252	28.078.000	4.000.000	33.499.872	—	Сооружается.
18) Подольская желѣзная дорога (21 Февраля 1909 г.)	224	17.800.000	3.500.000	19.760.000	—	Утрачено право на постройку.
19) Кувшиновскій подъѣздной путь (20 Мая 1909 г.)	54	1.083.620	600.000	—	487.000	Открыто правильное движеніе.
20) Ораніенбаумская электрическая желѣзная дорога (19 Іюня 1909 г.) [2].	62	7.400.000	2.881.000	—	6.790.000	Сооружается.
21) Сквирскій подъѣздной путь (23 Іюня 1909 г.).	31	340.000	—	—	—	» »
22) Василевичская желѣзнодорожная вѣтвь (23 Іюня 1909 г.)	42	591.220	—	—	—	Открыто правильное движеніе.

[1]) Высочайше утвержденнымъ, 23 Іюня 1909 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта строительная стоимость названной линіи повышена до 59.313.256 р.

[2]) Высочайше утвержденнымъ, 8 Апрѣля 1911 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта размѣръ строительной стоимости дороги пониженъ до 5.300.000 р., реализуемые же для ея сооруженія капиталы опредѣлены: акціонерный—въ суммѣ 1.200.000 р., облигаціонный—въ суммѣ 5.260.000 р.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.		Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913
				Гарантированнаго.	Негарантированнаго.	
		Р	у	б	л	и.
23) Вѣринская желѣзнодорожная вѣтвь (23 Іюня 1909 г.)	9	225.400	—	—	—	Открыто правильно движеніе.
24) Скерневицы - Равскій подъѣздной путь (30 Ноября 1909 г.) [1].	29	450.000	—	—	—	Не сооружается.
25) Желѣзнодорожная вѣтвь отъ станціи Окуловка, Николаевской желѣзной дороги, до фабрикъ товарищества Окуловскихъ писчебумажныхъ фабрикъ В. И. Пасбургъ (6 Февраля 1910 г.)	4	138.400	—	—	—	Открыто правильно движеніе
26) Узкоколейные подъѣздные пути къ Чіатурской вѣтви Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ (5 Марта 1910 г.) . . .	60	—	—	—	—	Не сооружаются.
27) Каинская вѣтвь къ Сибирской желѣзной дорогѣ (13 Апрѣля 1910 г.).	12	171.250	—	—	—	Не сооружается.
28) Троицкая желѣзная дорога (13 Апрѣля 1910 г.) [2])	128	5.500.000	800.000	5.631.822	—	Открыто правильно движеніе
29) Циглеровская желѣзнодорожная вѣтвь (14 Іюня 1910 г.) . . .	13	105.552	—	—	—	Не сооружается.

[1]) Высочайше утвержденнымъ, 20 Іюня 1911 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта для сооруженія означеннаго пути образовано общество Скерневицы-Равскаго подъѣздного пути, причемъ этому обществу разрѣшено для образованія основного капитала выпустить негарантированныя акціи на сумму 450.000 р.

[2]) Высочайше утвержденнымъ, 20 Іюня 1911 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта общество Троицкой желѣзной дороги освобождено отъ обязательства сооружать второй путь отъ станціи Полетаево, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, до станціи Челябинской же дороги, протяженіемъ въ 24 версты, причемъ строительная стоимость дороги понижена на 5.018.021 р.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Гарантированнаго.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Негарантированнаго.	Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913 г.
		Р у б л и.				
30) Кульпинская желѣзнодорожная вѣтвь (14 Іюня 1910 г.). . . .	30	750.000	—	—	—	Утрачено право на постройку.
31) Желѣзнодорожная линія отъ станціи Бугульма, линіи Мелекесъ-Бугульма, до станціи Чишма, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги съ соединительными вѣтвями и мостомъ черезъ р. Волгу (14 Іюня 1910 г.) [1]).	215	28.685.000	—	37.950.000	—	Сооружается.
32) Кахетинская желѣзная дорога (21 Іюня 1910 г.) [2])	174	13.000.000	1.800.000	13.230.000	—	» »
33) Подъѣздной путь Малая Охта-Колтуши (21 Іюня 1910 г.)	14	450.000	—	—	—	Не сооружается.
34) Подольская желѣзная дорога (21 Іюня 1910 г.) [3])	224	17.800.000	3.500.000	19.758.062	—	Сооружается.
35) Азовская вѣтвь общества Владикавказской желѣзной дороги (21 Іюня 1910 г.)	33	850.000	—	951.000	—	Открыто правильное движеніе.
36) Рѣдкинская желѣзнодорожная вѣтвь (14 Января 1911 г.)	48	727.200	—	—	—	Не сооружается.

[1]) Высочайше утвержденнымъ, 7 Іюля 1913 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта измѣнена точка примыканія соединительной вѣтви на лѣвомъ берегу рѣки Волги, что сократило длину главной линіи на $6^1/_2$ верстъ.

[2]) Высочайше утвержденнымъ, 28 Мая 1912 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта протяженіе Кахетинской желѣзной дороги сокращено до 163 верстъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ обществу названной дороги разрѣшено сооруженіе вѣтви отъ станціи Навтлугъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, до города Тифлиса, протяженіемъ около $3^1/_2$ верстъ, причемъ для постройки этой вѣтви обществу предоставлено право увеличить облигаціонный капиталъ на сумму, отъ реализаціи коей получится около 500.000 р. дѣйствительныхъ.

[3]) Высочайше утвержденнымъ, 20 Іюня 1911 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта измѣнено направленіе Подольской желѣзной дороги и повышена ея строительная стоимость до 20.985.000 р.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.		Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913
				Гарантированнаго.	Негарантированнаго.	
		Р	у	б	л	и.
37) Грачевская желѣзнодорожная вѣтвь (10 Марта 1911 г.)	11	318.100	—	—	—	Утрачено право на постройку.
38) Токмакская желѣзная дорога (10 Марта 1911 г.)	124	6.820.000	1.750.000	6.000.000	—	Сооружается.
39) Киселевская желѣзнодорожная вѣтвь (20 Іюня 1911 г.)	9	330.000	—	—	—	» »
40) Бердяушъ - Лысьвенская (Западно-Уральская) желѣзная дорога (20 Іюня 1911 г.)	524	32.226.000	3.816.000	33,490.875	—	» »
41) Сѣверо - Восточная Уральская желѣзная дорога (20 Іюня 1911 г.)[1] .	484	24.200.000	2.420.000	22.875.000	—	» »
42) Черноморско-Кубанская желѣзная дорога (20 Іюня 1911 г.)	427	19.813.000	2.813.000	18.085.032	—	» »
43) Линія Пясечно-Черскъ общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей (20 Іюня 1911 г.)	50	—	—	—	1.200.000	» »
44) Балашинская желѣзнодорожная вѣтвь (20 Іюня 1911 г.) . . .	11	283.100	—	—	—	Открыто правильное движеніе.
45) Московско-Сергіевская электрическая желѣзная дорога (20 Іюня 1911 г.)	69,5	8.674.850	2.400.000	—	8.200.000	Сооружается.
46) Крымская желѣзная дорога (20 Іюня 1911 г.)	121	28.150.000	5.902.000	—	29.510.000	Утрачено право на постройку.

[1]) Высочайше утвержденнымъ, 24 Августа 1912 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта строительная стоимость означенной дороги повышена до 27.000.000 р., а акціонерный капиталъ опредѣленъ въ суммѣ 2.700.000 р. нарицательныхъ.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.		Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913 г.
				Гарантированнаго.	Негарантированнаго.	
		Р	у	б	л	и.
47) Ертильская желѣзнодорожная вѣтвь (20 Іюня 1911 г.)	30	703.600	—	—	—	Не сооружается.
48) Подъѣздной путь Шариханъ-Федченко (22 Іюня 1911 г.) [1])	17	—	—	—	—	Сооружается.
49) Тошковская желѣзнодорожная вѣтвь (3 Января 1912 г.)	14,5	410.000	—	—	—	» »
50) Парафіевская желѣзнодорожная вѣтвь (14 Февраля 1912 г.) . .	19	375.500	—	—	—	Не сооружается.
51) Узкоколейная желѣзная дорога отъ станціи Евлахъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, до г. Шуши, Саруханово-Куринскаго акціонернаго общества (14 Февраля 1912 г.)	98	3.100.000	3.100.000	—	—	Сооружается.
52) Московско-Подольская электрическая желѣзная дорога (14 Февраля 1912 г.)	55,5	7.500.000	2.500.000	—	[2]) —	Не сооружается.
53) Олонецкая желѣзная дорога (28 Февраля 1912 г.)	265	14.927.358	1.622.000	[3]) —	—	Сооружается.
54) Желѣзнодорожныя линіи общества Владикавказской желѣзной дороги (28 Февраля 1912 г.).	604	38.700.000	1.939.000	42.250.000	—	» »
55) Коропская желѣзнодорожная вѣтвь (7 Мая 1912 г.)	30	377.000	—	—	—	» »

[1]) Настоящимъ положеніемъ разрѣшено обратить сооруженный ранѣе узкоколейный подъѣздной путь частнаго пользованія въ путь общаго пользованія, съ примѣненіемъ къ нему паровой тяги вмѣсто первоначально предположенной конной.

[2]) Облигаціи должны были быть выпущены на такой нарицательный капиталъ, который, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечилъ бы образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ.

[3]) Облигаціи должны были быть выпущены на такой нарицательный капиталъ, ежегодный платежъ процентовъ интереса и погашенія по коему не долженъ превышать 610.000 р.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Гарантированнаго.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Негарантированнаго.	Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913
		Рубли.				
56) Желѣзнодорожныя линіи общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги (28 Мая 1912 г.)	376	19.909.995	3.000.000	20.999.979 [1]	—	Сооружается.
57) Алтайская желѣзная дорога (28 Мая 1912 г.)	772	59.968.457	7.201.000	57.000.000	—	» »
58) Семирѣченская желѣзная дорога (28 Мая 1912 г.) [2]	536	40.092.800	4.847.000	— [3]	—	» »
59) Низовская желѣзнодорожная вѣтвь (23 Іюня 1912 г.)	9	319.800	—	—	—	» »
60) Бабинская желѣзнодорожная вѣтвь (23 Іюня 1912 г.)	16	608.403	—	—	—	Не сооружается.
61) Желѣзнодорожная линія Троицкъ—Кустанай общества Троицкой желѣзной дороги (23 Іюня 1912 г.)	166	8.843.319	894.000	— [4]	—	Сооружается.
62) Радомысльская желѣзнодорожная вѣтвь (24 Августа 1912 г.) . .	28	555.540	—	—	—	Не сооружается.
63) Линія Струга-Загробы общества для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ (24 Августа 1912 г.).	16	255.000	102.200	—	204.400	» »
64) Гродзецкая желѣзнодорожная вѣтвь (24 Августа 1912 г.)	11	414.000	—	—	—	» »

[1]) Указанная сумма обнимаетъ не весь облигаціонный капиталъ, а только ту его часть, котор уже реализована.

[2]) Высочайше утвержденнымъ, 7 Іюля 1913 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта измѣнено направленіе Семирѣченской желѣзной дороги, причемъ строительн стоимость дороги увеличена до 41.235.757 р.

[3]) Облигаціи должны были быть выпущены на такой нарицательный капиталъ, который, вмѣст съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечилъ бы образованіе строительнаго и оборотнаго капитало линіи первой очереди.

[4]) Къ 1 Сентября 1913 г. реализовано обществомъ Троицкой желѣзной дороги на постройк какъ линіи Троицкъ—Кустанай, такъ и линіи Оренбургъ—Орскъ, облигацій на общую сум 29.295.000 р.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Гарантированнаго.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Негарантированнаго.	Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913 г.
		Р у б л и.				
65) Суражская желѣзнодорожная вѣтвь (24 Августа 1912 г.)	26	576.000	—	—	—	Не сооружается.
66) Плесская желѣзнодорожная вѣтвь (24 Августа 1912 г.)	36	1.543.000	—	—	—	» »
67) Черноморская желѣзная дорога (24 Августа 1912 г.)	322	55.000.000	6.913.000	[1] 38.408.625	—	Сооружается.
68) Аккерманская желѣзная дорога (24 Августа 1912 г.)	149	6.166.000	1.000.000	[1] 5.625.000	—	» »
69) Бауская желѣзная дорога (24 Августа 1912 г.)	57	2.020.000	300.000	—	2.246.000	Не сооружается.
70) Московско-Одинцовская электрическая желѣзная дорога (24 Августа 1912 г.)	21	2.446.000	800.000	—	[2] —	» »
71) Желѣзнодорожная линія Жлобинъ—Шепетовка общества Подольской желѣзной дороги (24 Августа 1912 г.) [3]) .	370	24.700.000	[4] —	—	—	Сооружается.
72) Линія Житоміръ—Коростень Перваго общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи (24 Августа 1912 г.) [5]) .	131	8.200.000	500.000	8.499.750	—	» »

[1]) Указанная сумма обнимаетъ не весь облигаціонный капиталъ, а только ту его часть, которая уже реализована.

[2]) Облигаціи должны были быть выпущены на такой нарицательный капиталъ, который вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечилъ бы образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ.

[3]) Высочайше утвержденнымъ, 13 Іюля 1913 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта строительная стоимость означенной линія повышена до 30.702.082 р.

[4]) Акціонерный капиталъ выпускается на такую сумму, которая, вмѣстѣ съ выпущеннымъ на основаніи § 21 устава общества Подольской желѣзной дороги (Выс. утв. 21 Іюня 1910 г.) акціонернымъ капиталомъ, должна составить не менѣе $1/3$ части всего нарицательнаго облигаціоннаго капитала общества.

[5]) Высочайше утвержденнымъ, 13 Іюля 1913 г., положеніемъ Втораго Департамента Государственнаго Совѣта строительная стоимость означенной линіи повышена до 8.716.374 р.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ в время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Гарантированнаго.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Негарантированнаго.	Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по данным на 31 Октября 1913
		Р у б л и.				
73) Желѣзнодорожная линія отъ города Оренбурга до города Орска, Оренбургской губерніи, общества Троицкой желѣзной дороги (24 Августа 1912 г.)	310	24.009.269	4.275.000	[1]) —	—	Сооружается.
74) Ачинскъ-Минусинская желѣзная дорога (24 Августа 1912 г.) . .	451	31.850.000	3.755.000	[2]) —	—	» »
75) 12 вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей (16 Сентября 1912 г.) . .	590	28.455.000	3.048.312	27.434.812	—	Частью сооружаются
76) Готнянская желѣзнодорожная вѣтвь (2 Января 1913 г.)	15	472.280	—	—	—	Сооружается.
77) Желѣзнодорожная вѣтвь Сюзьва-Нытвинскій заводъ (2 Января 1913 г.).	34,5	1.200.000	—	—	—	Не сооружается.
78) Кольчугинская желѣзная дорога (2 Января 1913 г.)	187	11.252.304	1.128.000	12.528.000	—	Сооружается.
79) Балаковская желѣзная дорога (23 Марта 1913 г.)	100	3.000.000	1.000.000	—	2.674.300	Не сооружается.
80) Линіи Казань—Екатеринбургъ, съ вѣтвью на Ижевскій и Камско-Воткинскій заводы, и Нижній-Новгородъ-Котельничъ, съ вѣтвью на городъ Яранскъ и съ мостами черезъ рѣки Волгу и Оку общества Московско-Казанской желѣзной дороги (14 Мая 1913 г.)	1.374	110.000.000	—	134.770.000	—	Не сооружаются.

[1]) Къ 1 Сентября 1913 г. реализовано обществомъ Троицкой желѣзной дороги на постройк какъ линіи Оренбургъ—Орскъ, такъ и линіи Троицкъ—Кустанай, облигацій на сумму 29.295.000 р

[2]) Облигаціи должны были быть выпущены на такой нарицательный капиталъ, который, вмѣс съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечилъ бы средства, необходимыя на образованіе строительна и оборотнаго капиталовъ.

Наименонаніе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Гарантированнаго.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги. Негарантированнаго.	Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по даннымъ на 31 Октября 1913 г.
		Рубли.				
81) Линіи отъ станціи Казенпотъ до города Гольдингена и мѣстечка Фрауенбурга общества Либаво-Казенпотскаго узкоколейнаго подъѣздного пути (29 Мая 1913 г.)	94	2.202.000	[1] —	—	[2] —	Не сооружается.
82) Кулундинская желѣзная дорога (6 Іюня 1913 г.)	296	11.800.000	1.321.000	[2] —	—	» »
83) Крымская желѣзная дорога (6 Іюня 1913 г.).	114	27.300.000	3.000.000	[2] —	—	» »
84) Рижскій приморскій электрическій подъѣздной путь (12 Іюля 1913 г.)	27	5.000.000	1.263.000	—	[2] —	» »
85) Копорская желѣзная дорога (12 Іюля 1913 г.)	78	4.335.000	629.000	[2] —	—	» »
86) Линіи общества Коандъ-Наманганской желѣзной дороги (12 Іюля 1913 г.)	184	10.000.000	907.000	[3] —	—	» »
87) Подъѣздной путь Шинъ—Абадъ—Андижанъ (12 Іюля 1913 г.) . . .	40	2.000.000	—	—	—	Сооружается.
88) Линіи Згержъ—Озорковъ, Пабіяница—Здуньска Воля, Лодзь—Бржезины—Колюшки и Руда—Петроковъ общества Лодзинскихъ электрическихъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ) (12 Іюля 1913 г.)	113,25	5.300.000	[4] —	—	[4] —	Не сооружается.

[1]) Акціонерный капиталъ выпускается на такую нарицательную сумму, которая, вмѣстѣ съ мобилизованнымъ обществомъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 13 Февраля 1898 г., положенія Комитета Министровъ объ измѣненіи § 21 устава общества, акціонернымъ капиталомъ въ 293.600 р. нарицательныхъ, должна составить $^1/_{10}$ часть всего основного капитала общества.

[2]) Облигаціи должны были быть выпущены на такой нарицательный капиталъ, который, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечилъ бы средства, необходимыя на образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ.

[3]) Нарицательная сумма облигаціоннаго капитала опредѣляется Министромъ Финансовъ въ зависимости отъ утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія расцѣночныхъ вѣдомостей.

[4]) Акціи и облигаціи выпускаются въ отношеніи первыхъ ко вторымъ, какъ 1 : 7.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ и время Высочайшаго утвержденія положеній Втораго Департамента, коими разрѣшено сооруженіе этихъ дорогъ.	Число верстъ протяженія дороги.	Строительная стоимость дороги.	Размѣръ акціонернаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.	Размѣръ облигаціоннаго капитала, выпускъ коего разрѣшенъ для постройки дороги.		Свѣдѣнія о ходѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ по данным на 31 Октября 1913
				Гарантированнаго.	Негарантированнаго.	
		Р	у	б	л	и.
89) Выше-Ольчедаевская желѣзнодорожная вѣтвь (13 Іюля 1913 г.) .	12	450.000	—	—	—	Не сооружается.
90) Курско-Ржавская желѣзнодорожная вѣтвь (13 Іюля 1913 г.) . . .	7	224.693	—	—	—	» »
91) Желѣзнодорожная вѣтвь Старушки-Дзяковичи (13 Іюля 1913 г.) .	31	724.000	—	—	—	» »
92) Переславская желѣзнодорожная вѣтвь (13 Іюля 1913 г.) . . .	19	450.000	—	—	—	» »
93) Электрическій подъѣздной путь отъ города Варшавы до деревни Ломянки, Варшавскаго уѣзда (13 Іюля 1913 г.) . .	12	300.000	—	—	—	» »
94) Среднекавказская желѣзная дорога (13 Іюля 1913 г.)	405	34.400.000	3.950.800	—[1]	—	» »
95) Еринская желѣзнодорожная вѣтвь (13 Іюля 1913 г.)	9	250.000	—	—	—	» »
96) Бухарская желѣзная дорога (13 Іюля 1913 г.)	585	26.900.000	3.122.000	—[1]	—	» »
97) Линія Уральскъ-Илецкъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги съ перестройкою линіи Уральскъ—Ершовъ и производствомъ изысканій моста черезъ рѣку Волгу близъ города Саратова (13 Іюля 1913 г.).	482	23.830.000	—	—[2]	—	» »

[1]) Облигаціи должны были быть выпущены на такой нарицательный капиталъ, который, вмѣстѣ съ акціонернымъ капиталомъ, обезпечилъ бы средства, необходимыя на образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ.

[2]) Облигаціи выпускаются на такую нарицательную сумму, которая обезпечивала бы образованіе строительнаго и оборотнаго капиталовъ.

Распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенныхъ къ сооруженію на нованіи Высочайше утвержденныхъ положеній Втораго Департамента сударственнаго Совѣта за время съ 1906 по 1913 годъ,—по районамъ и губерніямъ.

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Озерныя губерніи	С.-Петербургская.	19 Іюня 1909 г. и 8 Апрѣля 1911 г.	Ораніенбаумская электрическая желѣзная дорога.	62	5.300.000
» »	Новгородская.	6 Февраля 1910 г.	Желѣзнодорожная вѣтвь отъ станціиОкуловка, Николаевской желѣзной дороги,до фабрикъ товарищества Окуловскихъ писчебумажныхъ фабрикъ В. И. Пасбургъ.	4	138.400
» »	С.-Петербургская.	21 Іюня 1910 г.	Подъѣздной путь Малая Охта-Колтуши.	14	450.000
» »	»	14 Января 1911 г.	Рѣдкинская желѣзнодорожная вѣтвь.	48	727.200
» »	С.-Петербургская и Олонецкая.	28 Февраля 1912 г.	Олонецкая желѣзная дорога.	265	14.927.358
» »	С.-Петербургская.	12 Іюля 1913 г.	Копорская желѣзная дорога.	78	4.335.000
Прибалтійскія губерніи . . .	Курляндская.	14 Іюля 1908 г.	Либаво-Бернатенскій пригородный трамвай.	43	850.000

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Прибалтійскія губерніи . . .	Курляндская и Лифляндская.	24 Августа 1912 г.	Бауская желѣзная дорога.	57	2.020.000
» »	Курляндская.	29 Мая 1913 г.	Линіи отъ станціи Газенпотъ до города Гольдингена и мѣстечка Фрауэнбурга общества Либаво-Газенпотскаго узкоколейнаго подъѣздного пути.	94	2.202.000
» »	Лифляндская.	12 Іюля 1913 г.	Рижскій приморскій электрическій подъѣздной путь.	27	5.000.000
Сѣверо-Западныя губерніи .	Минская.	17 Іюля 1908 г.	Верейцевская вѣтвь отъ станціи Верейцы, Либаво-Роменской желѣзной дороги, до фольварка Гродзенки, съ отвѣтвленіемъ къ мѣстечку Холуй.	53	703.420
» »	»	23 Іюня 1909 г.	Василевичская желѣзнодорожная вѣтвь.	42	591.220
» »	Могилевская, Минская и Волынская.	24 Августа 1912 г. и 13 Іюля 1913 г.	Желѣзнодорожная линія Жлобинъ—Шепетовка общества Подольской желѣзной дороги.	370	30.702.082
» »	Минская.	13 Іюля 1913 г.	Желѣзнодорожная вѣтвь Старушки-Дзяковичи.	31	724.000
Центральныя губерніи . . .	Тверская.	20 Мая 1909 г.	Кувшиновскій подъѣздной путь.	54	1.083.620
» »	Московская.	20 Іюня 1911 г.	Балашинская желѣзнодорожная вѣтвь.	11	283.100
» »	»	»	Московско-Сергіевская электрическая желѣзная дорога.	69,5	8.674.850

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Центральныя губерніи . . .	Московская.	14 Февраля 1912 г.	Московско - Подольская электрическая желѣзная дорога.	55,5	7.500.000
» »	»	24 Августа 1912 г.	Московско-Одинцовская электрическая желѣзная дорога.	21	2.446.000
» »	Владимірская.	13 Іюля 1913 г.	Переславская желѣзнодорожная вѣтвь.	19	450.000
» »	Рязанская.	»	Еринская желѣзнодорожная вѣтвь.	9	250.000
Средневолжскія губерніи .	Костромская.	24 Августа 1912 г.	Плесская желѣзнодорожная вѣтвь.	36	1.543.000
Заволжскія губерніи	Пермская.	31 Іюля 1906 г.	Алапаевская линія.	64	1.538.210
» »	Самарская и Казанская.	29 Іюня 1907 г.	Желѣзнодорожная линія отъ станціи Мелекесъ до города Бугульмы.	247	9.804.147
» »	Оренбургская.	13 Апрѣля 1910 г. и 20 Іюня 1911 г.	Троицкая желѣзная дорога.	104	5.018.221
» »	Самарская, Казанская и Уфимская.	14 Іюня 1910 г. и 7 Іюля 1913 г.	Желѣзнодорожная линія отъ станціи Бугульма, линіи Мелекесъ - Бугульма, до станціи Чишма, Самаро - Златоустовской желѣзной дороги.	208,5	28.685.000
» »	Уфимская и Пермская.	20 Іюня 1911 г.	Бердяушъ-Лысьвенская желѣзная дорога.	524	32.226.000
» »	Оренбургская и Тургайская.	23 Іюня 1912 г.	Желѣзнодорожная линія Троицкъ—Кустанай общества Троицкой желѣзной дороги.	166	8.843.319

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Заволжскія губерніи	Оренбургская.	24 Августа 1912 г.	Желѣзнодорожная линія отъ города Оренбурга до города Орска, Оренбургской губерніи, общества Троицкой желѣзной дороги.	310	24.009.269
» »	Пермская.	2 Января 1913 г.	Желѣзнодорожная вѣтвь Сюзьва—Нытвинскій заводъ.	34,5	1.200.000
» »	Самарская.	23 Марта 1913 г.	Балаковская желѣзная дорога.	100	3.000.000
» »	Пермская, Уфимская, Вятская, Казанская, Нижегородская и Костромская.	14 Мая 1913 г.	Линіи Казань—Екатеринбургъ съ вѣтвью на Ижевскій и Камско-Воткинскій заводы и Нижній-Новгородъ — Котельничъ съ вѣтвью на городъ Яранскъ и съ мостами черезъ рѣки Волгу и Оку общества Московско-Казанской желѣзной дороги.	1.374	110.000.000
» »	Самарская, Оренбургская и Уральская.	13 Іюля 1913 г.	Линія Уральскъ - Илецкъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги съ перестройкою линіи Уральскъ — Ешовъ и производствомъ изысканій моста черезъ рѣку Волгу близъ города Саратова.	482	23.830.000
Заднѣпровскія губерніи . . .	Волынская.	2 Декабря 1906 г.	Сушиченская желѣзнодорожная вѣтвь.	30	700.000
» »	Волынская и Подольская.	21 Февраля 1909 г.	Подольская желѣзная дорога.	224	17.800.000
» »	Кіевская.	23 Іюня 1909 г.	Сквирскій подъѣздной путь.	31	340.000
» »	Волынская и Подольская.	21 Іюня 1910 г. и 20 Іюня 1911 г.	Подольская желѣзная дорога.	224	20.985.000

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Заднѣпровскія губерніи . .	Кіевская.	20 Іюня 1911 г.	Киселевская желѣзнодорожная вѣтвь.	9	330.000
» »	»	23 Іюня 1912 г.	Бабинская желѣзнодорожная вѣтвь.	16	608.403
» »	»	24 Августа 1912 г.	Радомысльская желѣзнодорожная вѣтвь.	28	555.540
» »	Бессарабская.	»	Аккерманская желѣзная дорога.	149	6.166.000
» »	Волынская и Кіевская.	24 Августа 1912 г. и 13 Іюля 1913 г.	Линія Житоміръ—Коростень Перваго общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи.	131	8.716.374
» »	Подольская.	13 Іюля 1913 г.	Выше-Ольчедаевская желѣзнодорожная вѣтвь.	12	450.000
Заднѣпровскія, Днѣпровско-Донскія, Волжско-Донскія и Средневолжскія губерніи . . .	Кіевская, Херсонская, Харьковкая, Полтавская, Пензенская и Вятская.	16 Сентября 1912 г.	12 вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей.	590	28.455.000
Южныя-Степныя губерніи .	Екатеринославская.	19 Мая 1907 г.	Горско-Ивановская желѣзнодорожная вѣтвь.	12	243.690
» »	Войска Донского.	14 Іюля 1908 г.	Прищепная желѣзнодорожная вѣтвь.	8	254.590
» »	»	21 Іюня 1910 г.	Азовская вѣтвь общества Владикавказской желѣзной дороги.	33	850.000
» »	»	10 Марта 1911 г.	Грачевская желѣзнодорожная вѣтвь.	11	318.100
» »	Таврическая и Екатеринославская.	»	Токмакская желѣзная дорога.	124	6.820.000
» »	Таврическая.	20 Іюня 1911 г.	Крымская желѣзная дорога.	121	28.150.000

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Южныя-Степныя губерніи .	Екатеринославская.	3 Января 1912 г.	Тошковская желѣзнодорожная вѣтвь.	14,5	410.00
» »	Таврическая.	6 Іюня 1913 г.	Крымская желѣзная дорога.	114	27.300.00
Южныя-Степныя, Предкавказскія и Кавказскія	Войска Донского, Терская, Дагестанская, Черноморская и Ставропольская.	28 Февраля 1912 г.	Желѣзнодорожныя линіи общества Владикавказской желѣзной дороги.	604	38.700.00
Днѣпровско-Донскія губерніи.	Курская, Харьковская и Екатеринославская.	4 Іюля 1908 г.	Сѣверо-Донецкая желѣзная дорога.	850	72.000.00
» »	Черниговская, Полтавская, Кіевская и Херсонская.	17 Іюля 1908 г. и 23 Іюня 1909 г.	Желѣзнодорожная линія Одесса—Бахмачъ общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.	619	59.313.25
» »	Харьковская.	23 Іюня 1909 г.	Вѣринская желѣзнодорожная вѣтвь.	9	225.40
» »	Полтавская.	14 Іюня 1910 г.	Циглеровская желѣзнодорожная вѣтвь.	13	105.55
» »	Воронежская.	20 Іюня 1911 г.	Ертильская желѣзнодорожная вѣтвь.	30	703.60
» »	Черниговская.	14 Февраля 1912 г.	Парафіевская желѣзнодорожная вѣтвь.	19	375.50

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Днѣпровско-Донскія губерніи.	Черниговская.	7 Мая 1912 г.	Коропская желѣзнодорожная вѣтвь.	30	377.000
» »	Харьковская.	23 Іюня 1912 г.	Низовская желѣзнодорожная вѣтвь.	9	319.800
» »	Черниговская.	24 Августа 1912 г.	Суражская желѣзнодорожная вѣтвь.	26	576.000
» »	Курская.	2 Января 1913 г.	Готнянская желѣзнодорожная вѣтвь.	15	472.280
» »	»	13 Іюля 1913 г.	Курско-Ржавская желѣзнодорожная вѣтвь.	7	224.693
Привислинскія губерніи . .	Петроковская.	27 Марта 1907 г.	Лодзинскіе узкоколейные электрическіе подъѣздные пути (трамваи).	40	—
» »	Варшавская.	13 Іюня 1907 г.	Желѣзнодорожная линія Ваверъ-Карчевъ общества Варшавскаго подъѣздного пути «Яблонна-Ваверъ».	20	434.000
» »	Петроковская.	14 Іюля 1908 г.	Желѣзнодорожная вѣтвь Стржемешицы-Пекло.	7,25	307.370
» »	Петроковская и Кѣлецкая.	17 Іюля 1908 г.	Гербы-Кѣлецкая желѣзная дорога отъ станціи Кѣльцы Привислинскихъ дорогъ до пограничнаго пункта Гербы, съ переустройствомъ существующей Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги на широкую колею.	139,5	7.168.000
» »	Петроковская.	30 Ноября 1909 г. и 20 Іюня 1911 г.	Скерневицы-Равскій подъѣздной путь.	29	450.000
» »	Варшавская.	20 Іюня 1911 г.	Линія Пясечно—Черскъ общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей.	50	—

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Привислинскія губерніи . .	Варшавская.	24 Августа 1912 г.	Линія Струга—Загробы общества для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ.	16	255.000
» »	Петроковская.	»	Гродзецкая желѣзнодорожная вѣтвь.	11	414.000
» »	»	12 Іюля 1913 г.	Линіи Згержъ—Озорковъ, Пабіянице — Здуньска Воля, Лодзь — Бржезины — Колюшки и Руда—Петроковъ общества Лодзинскихъ электрическихъ узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей (трамваевъ).	113,25	5.300.000
» »	Варшавская.	13 Іюля 1913 г.	Электрическій подъѣздной путь отъ города Варшавы до деревни Ломянки, Варшавскаго уѣзда.	12	300.000
Предкавказскія губерніи . .	Кубанская.	17 Іюля 1908 г.	Ейская желѣзная дорога.	135	7.000.000
» »	Кубанская и Черноморская	17 Іюля 1908 г.	Армавиръ - Туапсинская желѣзная дорога.	252	28.078.000
» »	Кубанская.	20 Іюня 1911 г.	Черноморско-Кубанская желѣзная дорога.	427	19.813.000
» »	Ставропольская и Кубанская.	28 Мая 1912 г.	Желѣзнодорожныя линіи общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги.	376	19.909.995

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Кавказскія губерніи	Тифлисская.	31 Іюля 1906 г.	Кахетинская желѣзная дорога.	170	—
» »	Кутаисская.	5 Марта 1910 г.	Узкоколейные подъѣздные пути къ Чіатурской вѣтви Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.	60	—
» »	Эриванская.	14 Іюня 1910 г.	Кульпинская желѣзнодорожная вѣтвь.	30	750.000
» »	Тифлисская.	21 Іюня 1910 г. и 28 Мая 1912 г.	Кахетинская желѣзная дорога.	166,5	13.500.000
» »	Елисаветпольская.	14 Февраля 1912 г.	Узкоколейная желѣзная дорога отъ станціи Евлахъ, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, до г. Шуши, Саруханово-Куринскаго акціонернаго общества.	98	3.100.000
» »	Черноморская и Кутаисская.	24 Августа 1912 г.	Черноморская желѣзная дорога.	322	55.000.000
» »	Тифлисская, Елисаветпольская, Бакинская и Закатальскій округъ.	13 Іюля 1913 г.	Среднекавказская желѣзная дорога.	405	34.400.000
Сибирскія губерніи	Томская.	13 Апрѣля 1910 г.	Каинская вѣтвь къ Сибирской желѣзной дорогѣ.	12	171.250
» »	Тобольская.	20 Іюня 1911 г. и 24 Августа 1912 г.	Сѣверо-Восточная Уральская желѣзная дорога.	484	27.000.000
» »	Томская и Семипалатинская.	28 Мая 1912 г.	Алтайская желѣзная дорога.	772	59.968.457
» »	Енисейская.	24 Августа 1912 г.	Ачинскъ - Минусинская желѣзная дорога.	451	31.850.000

Районъ.	Губерніи и области.	Время Высочайшаго утвержденія положенія Втораго Департамента.	Названіе дорогъ.	Версты.	Строительная стоимость. Рубли.
Сибирскія губерніи	Томская.	2 Января 1913 г.	Кольчугинская желѣзная дорога.	187	11.252.3
» »	»	6 Іюня 1913 г.	Кулундинская желѣзная дорога.	296	11.800.0
Средне-Азіатскія области . .	Ферганская.	14 Іюля 1908 г. и 13 Апрѣля 1910 г.	Желѣзнодорожная линія отъ станціи Кокандъ, Средне-Азіатской желѣзной дороги, до города Намангана, Ферганской области.	86	4.000.0
» »	»	22 Іюня 1911 г.	Подъѣздной путь Шариханъ - Федченко.	17	—
» »	Сыръ-Дарьинская и Семирѣченская.	28 Мая 1912 г. и 7 Іюля 1913 г.	Семирѣченская желѣзная дорога.	536	41.235.7
» »	Ферганская.	12 Іюля 1913 г.	Линіи общества Кокандъ-Наманганской желѣзной дороги.	184	10.000.0
» »	»	»	Подъѣздной путь Чинъ-Абадъ-Андижанъ.	40	2.000.0
Бухара.	—	13 Іюля 1913 г.	Бухарская желѣзная дорога.	585	26.900.0

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

Стр

Азовская вѣтвь, Владикавказской желѣзной дороги 108
Аккерманская желѣзная дорога 205
Алапаевскъ - Нижне - Салдинскій заводъ, желѣзнодорожная линія . . . . . 261 и 293
Алапаевскъ-Таборинская, желѣзнодорожная линія 28
Алтайская желѣзная дорога 179
Армавиръ-Туапсинская желѣзная дорога . . 49, 183 и 289
Астраханская желѣзная дорога . . . . . 283, 292 и 293
Ачинскъ-Минусинская желѣзная дорога 200
Бабинская желѣзнодорожная вѣтвь . . . 264
Балаковская желѣзная дорога . . . . . 76 и 221
Балашинская желѣзнодорожная вѣтвь 263
Бауская желѣзная дорога 204
Бердяушъ-Лысьвенская желѣзная дорога . . 121 и 288
Богословская желѣзная дорога 288
Богуславская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 274
Бухарская желѣзная дорога 253
Ваверъ-Карчевъ, подъѣздной путь . . . . . 22 и 293
Варшава-Ломянки, электрическій подъѣздной путь 278
Варшавскіе подъѣздные желѣзные пути . . 140 и 290
Варшавскій подъѣздной путь «Яблонна—Ваверъ» . . . . . 22 и 293
Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога . . . 290, 292 и 294
Василевичская желѣзнодорожная вѣтвь . 262
Верейцевская желѣзнодорожная вѣтвь . . . 262
Виляновская желѣзная дорога . . . . . 293 и 295
Владикавказская желѣзная дорога . . . . . 108, 156, 280, 290, 291 и 293
Волго-Бугульминская желѣзная дорога . . 24, 94, 289, 293 и 294
Вольмарскій подъѣздной путь . . . . . 288 и 295

Стр.

Вырица-Поселокъ, подъѣздной путь 288
Выше - Ольчедаевская желѣзнодорожная вѣтвь 266
Вѣринская желѣзнодорожная вѣтвь 262
Гадячская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 275
Газенпотъ-Гольдингенъ и Газенпотъ-Фрауэнбургъ, линіи общества Либаво - Газенпотскаго подъѣздного пути 232
Гербы-Кѣлецкая желѣзная дорога . . . . . 56 и 288
Германовская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 274
Горско-Ивановская желѣзнодорожная вѣтвь 261
Государево-Байракскія вѣтви, Екатерининской желѣзной дороги 292
Готнянская желѣзнодорожная вѣтвь 265
Грачевская желѣзнодорожная вѣтвь 263
Гродзецкая желѣзнодорожная вѣтвь 265
Гроецкій подъѣздной путь . . . . . 294 и 295
Евлахъ - Шуша, узкоколейная желѣзная дорога . . . . . 150, 278 и 289
Ейская желѣзная дорога 53
Екатерининская желѣзная дорога 292
Екатеринодарскій подъѣздной путь, Владикавказской желѣзной дороги 293
Еринская желѣзнодорожная вѣтвь 266
Ертильская желѣзнодорожная вѣтвь 264
Жашковская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 274
Житоміръ—Коростень, линія Перваго общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи 192 и 287
Жлобинъ—Шепетовка, линія общества Подольской желѣзной дороги . . . . . 192 и 287
Западно-Верушевская желѣзная дорога . . 79
Западно-Уральская желѣзная дорога . . . . 288 и 294
Каинская желѣзнодорожная вѣтвь 263
Кахетинская желѣзная дорога . . . . . 17, 104 и 289
Киселевская желѣзнодорожная вѣтвь 264
Кокандъ - Наманганская желѣзнодорожная линія . . . . . 47, 85 и 244
Кольчугинская желѣзная дорога 215
Копорская желѣзная дорога 246
Коропская желѣзнодорожная вѣтвь 264
Красный Кутъ - Переправа, участокъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги . . . . . 280 и 293

Стр.

Крыловская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей. 275
Крымская желѣзная дорога . . . . . 146, 234 и 294
Кувшиновскій подъѣздной путь . . . . . 70 и 285
Кулундинская желѣзная дорога 238
Кульпинская желѣзнодорожная вѣтвь 263
Курско-Ржавская желѣзнодорожная вѣтвь . . 266
Либаво-Бернатенскій пригородный трамвай . 277
Лодзинская фабричная желѣзная дорога . 284 и 285
Лодзинскіе узкоколейные подъѣздные пути (трамваи) . . . . . 20, 242 и 287
Ломовская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 275
Люберцы-Арзамасъ, линія общества Московско-Казанской желѣзной дороги . . . . . 286, 287, 292 и 294
Малая Охта—Колтуши, подъѣздной путь . . 278, 293 и 294
Мелекесъ-Бугульма, желѣзнодорожная линія 24, 293 и 294
Московско - Виндаво - Рыбинская желѣзная дорога . . . . . 280, 281, 285, 286, 288 и 289
Московско-Казанская желѣзная дорога . . 223, 281, 282, 285, 287, 288, 291, 292 и 294
Московско-Кіево-Воронежская желѣзная дорога . . . . . 58, 281, 283, 284, 285, 287 и 292
Московско-Одинцовская электрическая желѣзная дорога 203
Московско-Подольская электрическая желѣзная дорога 154
Московско-Сергіевская электрическая желѣзная дорога 142
Московское общество для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи 289
Навля—Конотопъ, желѣзнодорожная линія Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги . 292
Нижне-Крынская желѣзнодорожная вѣтвь . 303
Низовская желѣзнодорожная вѣтвь 265
Общество желѣзнодорожныхъ вѣтвей 267
Одесса—Бахмачъ, желѣзнодорожная линія общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги. . . . . 59 и 287

Стр.

Окуловка — Поддубье, желѣзнодорожная вѣтвь 262
Олонецкая желѣзная дорога 168
Ораніенбаумская электрическая желѣзная дорога . . . . . 72, 288 и 294
Оренбургъ-Орскъ, желѣзнодорожная линія общества Троицкой желѣзной дороги 197
Осиповичская вѣтвь Либаво-Роменской желѣзной дороги 288
Парафіевская желѣзнодорожная вѣтвь . . . 264
Первое общество подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи . . . . . 192, 286 и 287
Переславская желѣзнодорожная вѣтвь . . . 266
Плесская желѣзнодорожная вѣтвь 265
Подольская желѣзная дорога . . . . . 66, 107, 192, 287 и 288
Приморская С.-Петербурго - Сестрорѣцкая желѣзная дорога . . . . . 292 и 306
Прищепная желѣзнодорожная вѣтвь 262
Радомысльская желѣзнодорожная вѣтвь . . . 265
Ржищевская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 274
Рижскій приморскій электрическій подъѣздной путь 240
Рѣдкинская желѣзнодорожная вѣтвь 263
Рязанско-Уральская желѣзная дорога . . . 250, 280, 283, 286, 290 и 293
Саруханово-Куринское акціонерное общество . . . . . 150 и 289
Семирѣченская желѣзная дорога . . . . . 172, 289 и 290
Сквирскій подъѣздной путь . . . . . 277 и 289
Скерневицы-Равскій подъѣздной путь . . . 133 и 277
Слободская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 275
Среднекавказская желѣзная дорога 256
Старобѣльская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 275
Стародубскій подъѣздной путь 289
Старушки - Дзяковичи, желѣзнодорожная вѣтвь 266
Стржемешицы - Пекло, желѣзнодорожная вѣтвь . . . . . 262 и 293
Струга-Загробы, линія общества для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ 214

Стр.

Суражская желѣзнодорожная вѣтвь 265
Сушиченская желѣзнодорожная вѣтвь . . . 261
Сѣверо-Восточная Уральская желѣзная дорога . . . . . 128 и 289
Сѣверо-Донецкая желѣзная дорога . . . . . 40, 286, 289 и 296
Сюзьва-Нытвинскій заводъ, желѣзнодорожная вѣтвь 266
Таращанская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 274
Токмакская желѣзная дорога 116
Томашевская желѣзная дорога 111
Тошковская желѣзнодорожная вѣтвь 264
Троицкая желѣзная дорога . . . . . 88, 189, 197 и 288
Троицкъ-Кустанай, желѣзнодорожная линія общества Троицкой желѣзной дороги 189
Уджарскій подъѣздной путь 278
Уральскъ-Ершовъ, линія Рязанско-Уральской желѣзной дороги 250
Уральскъ-Илецкъ, линія Рязанско-Уральской желѣзной дороги 250
Царе-Константиновка—портъ Скадовскъ, желѣзная дорога 34
Циглеровская желѣзнодорожная вѣтвь . . . 263
Чембарская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 275
Черноморская желѣзная дорога 209
Черноморско-Кубанская желѣзная дорога . . 135
Чигиринская вѣтвь общества желѣзнодорожныхъ вѣтвей 275
Чинъ-Абадъ-Андижанъ, подъѣздной путь . . . 244
Чистяковская вѣтвь, Екатерининской желѣзной дороги . . . . . 290 и 292
Чіатурская вѣтвь Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ (подъѣздные къ ней пути). 277
Шариханъ-Федченко, подъѣздной путь . . . 278
Юго-Восточныя желѣзныя дороги . . . . . 281, 282, 283, 284 и 290

КАРТА
Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ
по даннымъ на 31 Октября 1913 г.
Масштабъ
ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАНЪ
БѢЛОЕ МОРЕ
БОТНИЧЕСКІЙ ЗАЛИВЪ
БАЛТІЙСКОЕ МОРЕ
ФИНСКІЙ ЗАЛИВЪ
РИЖСКІЙ ЗАЛИВЪ
ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО
ОНЕЖСКОЕ ОЗЕРО
ЧЕРНОЕ МОРЕ
АЗОВСКОЕ МОРЕ
КАСПІЙСКОЕ МОРЕ
АРАЛЬСКОЕ МОРЕ
ТОБОЛЬСКЪ
ТОМСКЪ
ОМСКЪ
ОРЕНБУРГЪ
АКМОЛИНСКАЯ ОБЛ.
ТУРГАЙСКАЯ ОБЛ.
СЕМИПАЛАТИНСКЪ
СЕМИПАЛАТИНСКАЯ ОБЛ.
СЫРЪ-ДАРЬИНСКАЯ ОБЛ.
ХИВА
ТАШКЕНТЪ
ОШЪ
ОБЕЛЕВЪ
БУХАРА
ФЕРГАНА
ПЕШАВАРЪ
АСХАБАДЪ
МЕРВЪ
КИТАЙ
ПЕТРОЗАВОДСКЪ
ВОЛОГДА
АРХАНГЕЛЬСКЪ
ВЯТКА
ПЕРМЬ
ЕКАТЕРИНБУРГЪ
ТЮМЕНЬ
ОМСКЪ
ТОМСКЪ
ЧИТА
ИРКУТСКЪ
ВЛАДИВОСТОКЪ
ХАБАРОВСКЪ
ПЕТЕРБУРГЪ
ВЫБОРГЪ
ГЕЛЬСИНГФОРСЪ
СТОКГОЛЬМЪ
ГАПАРАНДА
ВЕНЕРСБОРГЪ
ВЕНЕРНЪ
ВЕТЕРНЪ
ВЕЛИКІЕ ЛУКИ
ВИТЕБСКЪ
ВОЛОГДА
ВЯТКА
ПЕРМЬ
ЕКАТЕРИНБУРГЪ
ТЮМЕНЬ
ОМСКЪ
ТОМСКЪ
ЧИТА
ИРКУТСКЪ
ВЛАДИВОСТОКЪ
ХАБАРОВСКЪ
ПЕТЕРБУРГЪ
ВЫБОРГЪ
ГЕЛЬСИНГФОРСЪ
СТОКГОЛЬМЪ
ГАПАРАНДА
ВЕНЕРСБОРГЪ
ВЕНЕРНЪ
ВЕТЕРНЪ
ВЕЛИКІЕ ЛУКИ
ВИТЕБСКЪ
ВОЛОГДА
АРХАНГЕЛЬСКЪ

D03730502K
Duke University Libraries